N° Mensuel
Deux francs.

Vie au Grand Air

20me Année
15 mars 1919.

UNIVERSITÉS DE PARIS
B.D.I.C.

FP 19

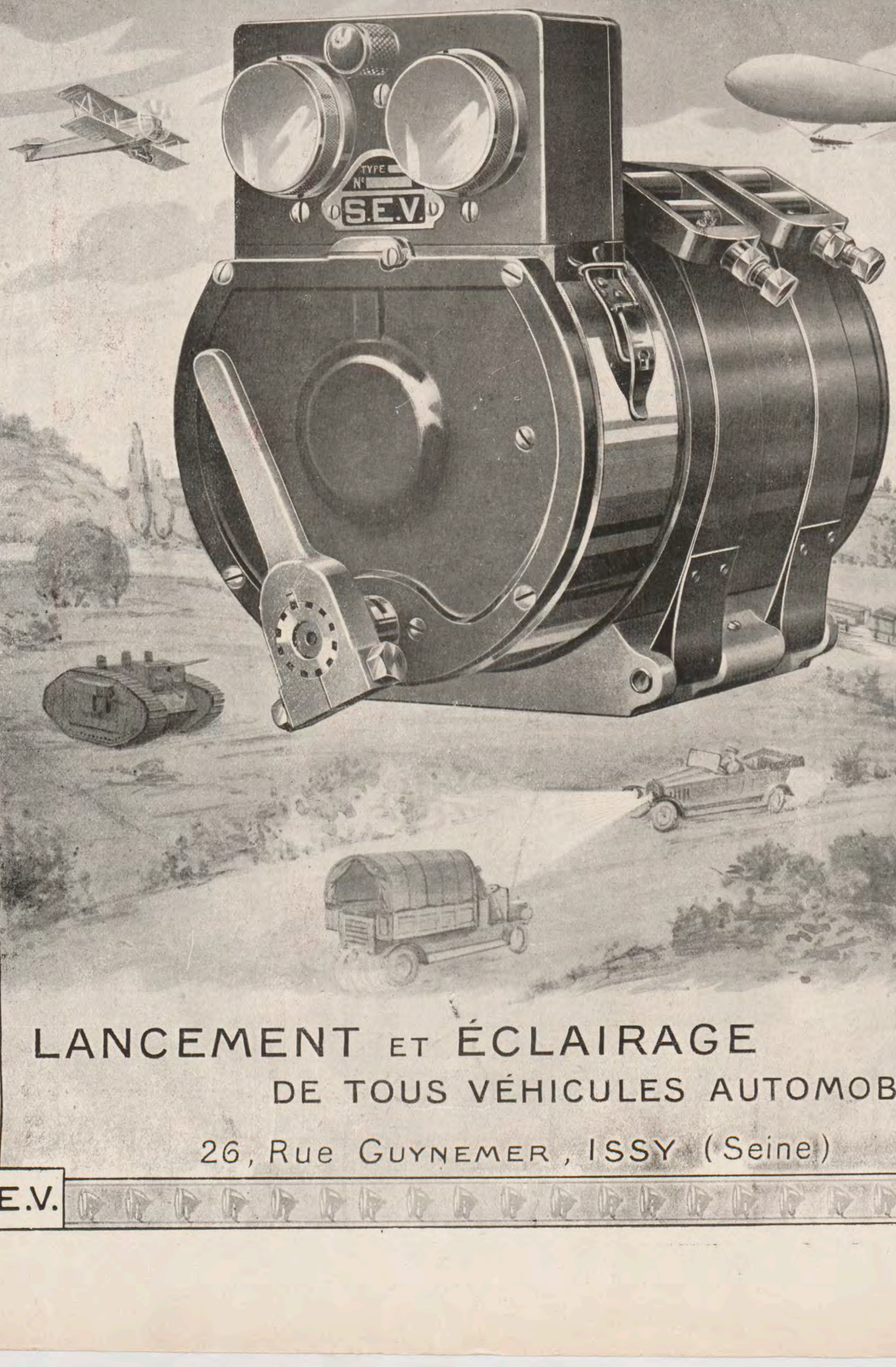
Editions Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

S.E.V. S.E.V.

DYNAMOS DYNASTARTS

S.E.V.



LANCEMENT ET ÉCLAIRAGE
DE TOUS VÉHICULES AUTOMOBILES

26, Rue GUYNEMER, ISSY (Seine)

S.E.V. S.E.V.

ANDRÉ CITROËN

INGENIEUR CONSTRUCTEUR

DE 115 A 143 QUAI DE JAVEL PARIS

Caractéristiques

Bloc-Moteur .. ..

Quatre Cylindres 65-100..

Graissage sous pression ..

Carburateur Automatique ..

Magnéto à Haute Tension..

3 Vitesses et Marche arrière.

Engrenages CITROËN à chevrons taillés, sur le Pont arrière .. ..

Direction à gauche .. .. ..

Roues Amovibles.. .. .. ..

Pneus Michelin .. ..

Voie 1m19 .. ..

Empattement: 2m55 (3 places)
-- 2m83 (4 places)

SUSPENSION SPÉCIALE

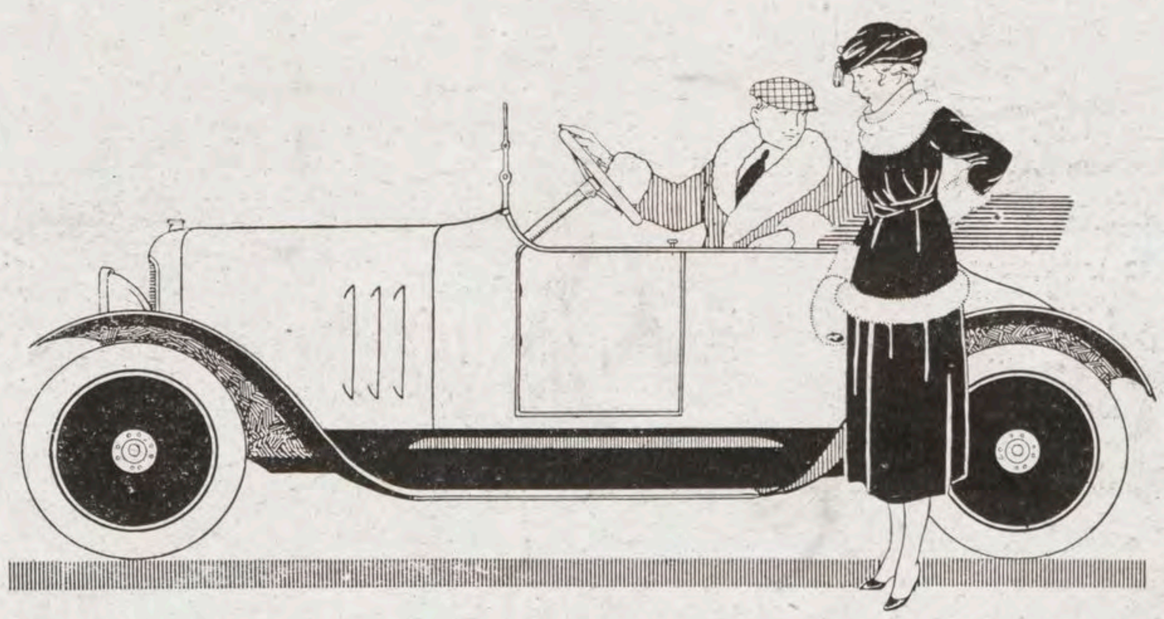
Nouvelle Voiture 10 HP

ECLAIRAGE & DÉMARRAGE ÉLECTRIQUES

Cinq roues Amovibles garnies de pneumatiques

DONT UNE DE RECHANGE

- SUR TOUS LES MODELES -



TORPEDO TROIS PLACES

Prix : 7250 francs

PRODUCTION = 100 VOITURES PAR JOUR
A PARTIR DU 25 AVRIL

Avantages

Consommation :
Essence 7 lit. 5 aux 100 k.
Huile 250 gr. aux 100 k.

Douceur de Suspension ..

Organes très facilement accessibles. .. ..

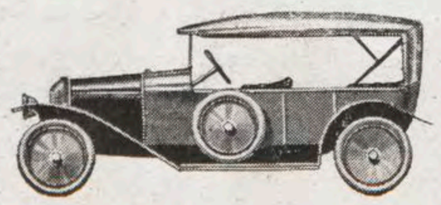
Interchangeabilité. .. .. ..

Freins puissants .. ..

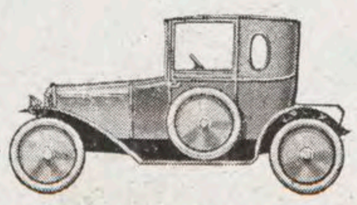
Vitesse en palier, 65 kil. à l'heure. .. ..

Voiture de montagne .. ..

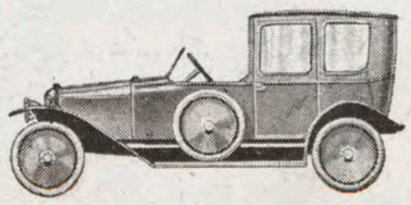
Poids de la Voiture carrossée 660 kil.



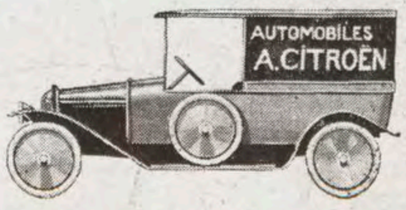
TORPEDO : 4 places
Prix : 7.950 frs



CONDUITE INTÉRIEURE : 3 places 8.000 frs
— — 4 places 9.000 frs



COUPÉ DE VILLE
Prix : 9.800 frs



VOITURE de LIVRAISON, charge utile 250 kil.
Prix : 7.400 frs
Supplément pour charge de 500 kilog. 500 fr.

porte-t-elle bien la devise ?

LES MEILLEURS PRODUITS
LES MEILLEURS CUISINIERS
LES MEILLEURES CONSERVES

EXIGER LE NOM: **AMIEUX-FRÈRES**

DURANT LA GUERRE
les Conserves Amieux-frères
AURONT DÉMONTRÉ QUE,
COMME AVANT LA GUERRE
qualité et quantité
ETAIENT OBTENUES
AVEC LA MARQUE
Amieux-frères
ET LA DEVISE
TOUJOURS A MIEUX

MARQUE DU CUISINIER MARMITE

VICTOIRE

Tous les articles de sports

Raquettes, ballons, extenseurs, maillots et bottines foot-ball, tous articles pour le cyclisme :: et la course à pied, etc. ::

Sont vendus au détail pour le prix du gros

chez Elims Pierre 10, Faub. Montmartre — PARIS — cour du journ. "l Auto"

Tarif franco sur demande, prix spéciaux pour revendeurs.

PORTE-PLUME RÉSERVOIR

GOLD STARY

INVERSABLE DEPUIS : 17 f 50

GRANDS MAGASINS — PAPETERIES.

BUREAU : 40, Rue de l'Echiquier. — PARIS

AUTOMOBILINE

LA PLUS HOMOGÈNE DES ESSENCES

HUILE AVION **D.F.**

LA MEILLEURE HUILE DE GRAISSAGE POUR TOUS MOTEURS

DESMARAIS FRÉRES PARIS

A la Jeune France

MANTEAUX
ET
VÊTEMENTS
DE
SPORT

13 AVENUE DES TERNES PARIS

La Vie au
Grand Air

PANHARD & LEVASSOR

19 AVENUE D'IVRY — PARIS

LE RECORDMAN DU MONDE DE NATATION, NORMAN ROSS
Détenteur du record du monde des 220 yards en 2 m. 21 s. 3/5, le nageur américain Norman Ross fit la guerre comme aviateur.

SOMMAIRE

15 MARS 1919

LE RECORDMAN DU MONDE DE NATATION .. 1
CARPENTIER ET POULENARD à JOINVILLE. .. 2
A NOS LECTEURS, *Editorial* . .. 3
LA SOCIÉTÉ NOUVELLE, *par Tristan BERNARD* .. 4
VERS L'AVIATION PRATIQUE, *par Jacques MORTANE*. .. 5
L'AS DES MISSIONS SPÉCIALES.. .. 7
L'AUTOMOBILISME DE DEMAIN, *par Baudry de SAUNIER* .. 8
LES RECORDS DE 1914, *par J. M.* .. 11
LE MATCH STADE-C. G. E. .. 13
LES PLUS GRANDES ÉMOTIONS SPORTIVES ET MILITAIRES .. 15
LE TRANSPORT EN COMMUN *(Composition de René LELONG)* .. 17
LES PROCHAINES OLYMPIADES, *par Géo ANDRÉ* .. 18
ÉDITORIAL .. 20
FOOTBALL ASSOCIATION, *par G. DRIGNY* .. 20
LE TROPHÉE DU ROI .. 21
CEUX QUE LE SPORT A DONNÉS A LA FRANCE.. .. 22
LA LIMOUSINE AÉRIENNE .. 24
FOOTBALL RUGBY, *par J. DEDET* .. 25
BOXE, *par Jacques MORTANE*.. .. 26
NATATION, *par DECOIN*.. .. 26
LE CARNET DE VOL DE GUYNEMER .. 27
COURSE A PIED *par Géo ANDRÉ* .. 29
AVIRON, *par LEIN* .. 29
TENNIS, *par LAURENTZ*.. .. 30
GOLF, ... 30
ESCRIME, *par Joé BRIDGE* .. 30
BASE-BALL, *par MESSERLY*. .. 31
SPORTS D'HIVER, *par R. PLANQUE* .. 31
ALPINISME, *par G. CASELLA* .. 32
TIR, *par BULL'S EYE* . .. 32
TIR AUX PIGEONS, *par SAUVAIRE*. .. 32
DISTRACTION DE BOXEURS .. 33
LES SPORTS D'HIVER AU BOIS .. 33
YACHTING, *par SAVOYE*. .. 34
CYCLISME, *par SELS*.. .. 34
AVIATION, *par Jacques MORTANE* .. 35
AUTOMOBILE, *par LAVILLE* .. 36
TOURISME, *par René BIERRE* .. 36
LA TRAVERSÉE DE LA MÉDITERRANÉE .. 37
PRÉPARATION MILITAIRE, *par le Capitaine SCHILLER* .. 38
ÉQUITATION, *par le Docteur E.-G. SÉE* .. 38
PHOTOGRAPHIE, *par COUSIN* .. 38
CULTURE PHYSIQUE, *par Bellin du COTEAU* .. 39
SPORTS FÉMININS, *par Jeanne MAY* .. 39
SPORTS ENFANTINS, *par Jeanne MAY* .. 40
HYGIÈNE, *par le Docteur J. CORNET*.. .. 40
LA LUTTE, *par Jean AUGER*. .. 40
LA TECHNIQUE SPORTIVE, *par Baudry de SAUNIER*.. .. 41
Mlle LENGLEN .. 43
L'ENTRAINEMENT AU PASSAGE DE LA PIAVE .. 44

LE NUMÉRO DEUX FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS Pr 12 Nos
FRANCE, 20 fr. ÉTRer 26 fr.

DIRECTEUR : PIERRE LAFITTE.

15 MARS 1919
DIRon 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBté : Sté Nle DE PUBLICITÉ
11, Bd des ITALIENS, PARIS

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS. COPYRIGHT MARS 1919 BY HACHETTE ET Cie, PARIS

CARPENTIER ET POULENARD A JOINVILLE

Le Boxeur Georges Carpentier, après avoir gagné la médaille militaire dans l'aviation, fut affecté à l'École de Joinville. Dirigé par Poulenard il est devenu un remarquable pédestrian.

JACQUES MORTANE

BAUDRY DE SAUNIER

LAVILLE

JEANNE MAY

GÉO ANDRÉ

IEAN AUGER

A NOS LECTEURS

La *Vie au Grand Air* commence une nouvelle série et paraîtra désormais le 15 de chaque mois. Trimestrielle depuis deux ans, elle augmente sa périodicité et la modifiera s'il est besoin.

La *Vie au Grand Air* qui, depuis 1898, mène le beau combat, se devait d'évoluer. Elle va devenir la revue de grand luxe telle qu'il n'en existait pas encore. Le sport n'est plus un prétexte à images qu'on feuillette, il est une branche de l'activité sociale. C'est lui qui fait la force d'un pays. La France méritait donc une revue digne des sportsmen, un magazine rédigé par une sélection remarquable, illustré à l'aide de documents définitifs. Faire une véritable encyclopédie, créer la littérature et la philosophie sportives, tel est notre but. Dans chacun de nos numéros, nous passerons en revue tous les sports. Rien de ce qui concerne l'éducation physique ne sera passé sous silence, et le lecteur de la *Vie au Grand Air*, sans médire du passé, aura peine à reconnaître notre revue d'autrefois.

Un coup d'œil sur la liste des chefs de rubriques prouve que chaque sport sera traité par la compétence indiscutable, c'est-à-dire l'écrivain doublé du pratiquant, voire du champion :

BELLIN DU COTEAU

DOCTEUR J. CORNET

CAPITAINE SAUVAIRE

CAPITAINE GALLIOT

CAPITAINE SCHILLER

ALEXANDRE LEIN

SPORTS ATHLÉTIQUES

ALPINISME : : G. CASELLA	*CUL^re PHY^que* B. DU COTEAU	*PRÉP^on MIL^re* C^ne SCHILLER
ASSOCIATION G. DRIGNY	*ESCRIME* : : : Joé BRIDGE	*RUGBY* : : : : : J. DEDET
AVIRON : : : : : A. LEIN	*GOLF* : : : : G. DRIGNY	*SPORTS FÉM^ins* : J^ne MAY
BASE BALL : : MESSERLY	*LUTTE* : : : Jean AUGER	*ENFANCE* : : : : J^ne MAY
BOXE : : : : : J. MORTANE	*NATATION* : : H. DECOIN	*TENNIS* : : : : : LAURENTZ
ATHLÉTISME : Géo ANDRÉ	*SP^ts D'HIVER* : PLANQUE	

SPORTS MÉCANIQUES

AUTOMOBILE : : : : : : : : : : LAVILLE	
AVIATION : : : : : : : Jacques MORTANE	
CYCLISME : : : : : : : : : : : : : : : SELS	
TECHNIQUE : : : : BAUDRY DE SAUNIER	
YACHTING : : : : : : : : : : : : : SAVOYE	

SPORTS DIVERS

ÉQUITATION : : : : : : : : : Docteur SÉE	
TOURISME : : : : : : : : : : : : R. BIERRE	
HYGIÈNE SPORTIVE : : Doct^r J. CORNET	
PHOTOGRAPHIE : : : : : : : : : COUSIN	
TIRS : : Capitaines GALLIOT et SAUVAIRE	

LEADERS

MM. AUSCHER, Tristan BERNARD, Romain COOLUS, Doct^r HECKEL, J. JOSEPH-RENAUD, Henri KISTEMAECKERS, Alfred LEBLANC.

MM. André LICHTENBERGER, Commandant Henri PETIT, Lieut. NUNGESSER. Sous-Lieut. NOGUÈS, Sous-Lieutenant VIALLET.

A cette élite se joindront des dessinateurs de talent : Sem, René Lelong, Mich, de Fleurac, Fred Browne, Casey, Fernand Antoine, notre photographe Simons et tous les champions et compétences qui se révèleront.

Telle est l'élite qui, dans chaque numéro, discutera ou illustrera toutes les actualités relatives aux divers sports.

JACQUES DEDET

HENRY DECOIN

W. LAURENTZ

R. PLANQUE

GEORGES CASELLA

DOCTEUR SÉE

SAVOYE

R. BIERRE

G. DRIGNY

SELS

JOE BRIDGE

MESSERLY

LA SOCIÉTÉ NOUVELLE

Par TRISTAN BERNARD

POUR nous rendre à cette réunion de courses à pied, nous avions emprunté le secours d'une auto vénérable, qui pouvait certainement se passer de trompe, de sirène, d'aboyeur et de tout signal avertisseur, car un bruit incessant de ferraille et une sorte de sifflement aigu qui venait d'on ne savait où, suffisait à frapper les passants d'effroi à mille mètres à la ronde. « Cette bagnole, me dit le vieux sportsman qui m'accompagnait, m'évoque assez bien l'image du monde actuel, tacot passablement surmené, que l'on agrémente peu à peu de tous les perfectionnements nouveaux sans modifier les organes essentiels. »

...Et comme nous étions dépassés par une petite auto toute neuve... « Et voilà, dit le vieux sportsman, la société nouvelle ».

La Société Nouvelle, c'est nous, les sportifs. Nous ne sommes pas une race spéciale étrangère au vieux monde. Nous nous sommes détachés de lui, comme une filiale s'émancipe de la tutelle absorbante de la Société-Mère. Laissez-la grandir, cette filiale désormais presque indépendante, laissez-la s'augmenter aux dépens du vieux monde, qui continue à lui fournir sans cesse de nombreux adhérents. Un jour viendra où son importance sera si prépondérante, qu'elle pourra imposer ses principes à la vieille société. « Son premier principe, c'est d'avoir une essence excellente pour faire marcher un moteur, ajoute le vieux sportsman, revenant à ses comparaisons de chauffeur. Cette vieille marque d'essence, qu'on appelait la Haine, n'est bonne que pour le « surplace », ou la marche arrière. Pour atteindre de belles vitesses, pour aborder puissamment les côtes les plus abruptes, parlez-moi de notre essence à *nous*, qui s'appelle l'*émulation !* »

Cependant notre vieille auto, tout en criant, fumant et crachant, avait fait quelque chemin, et nous étions arrivés — tout arrive — au stade de Saint-Cloud.

A ce moment, on appelait au poteau les concurrents du 100 mètres. « Vous voyez, me dit le vieux sportsman, cette piste, avec ces cordes parallèles dans le sens de la longueur? Elle nous donne tout simplement l'image de la vraie liberté. Chacun des concurrents s'élance entre deux cordes, de façon à ce que personne ne le gêne et qu'il ne soit pas gêné par les autres. Le chemin devant lui est dégagé *et libre*.

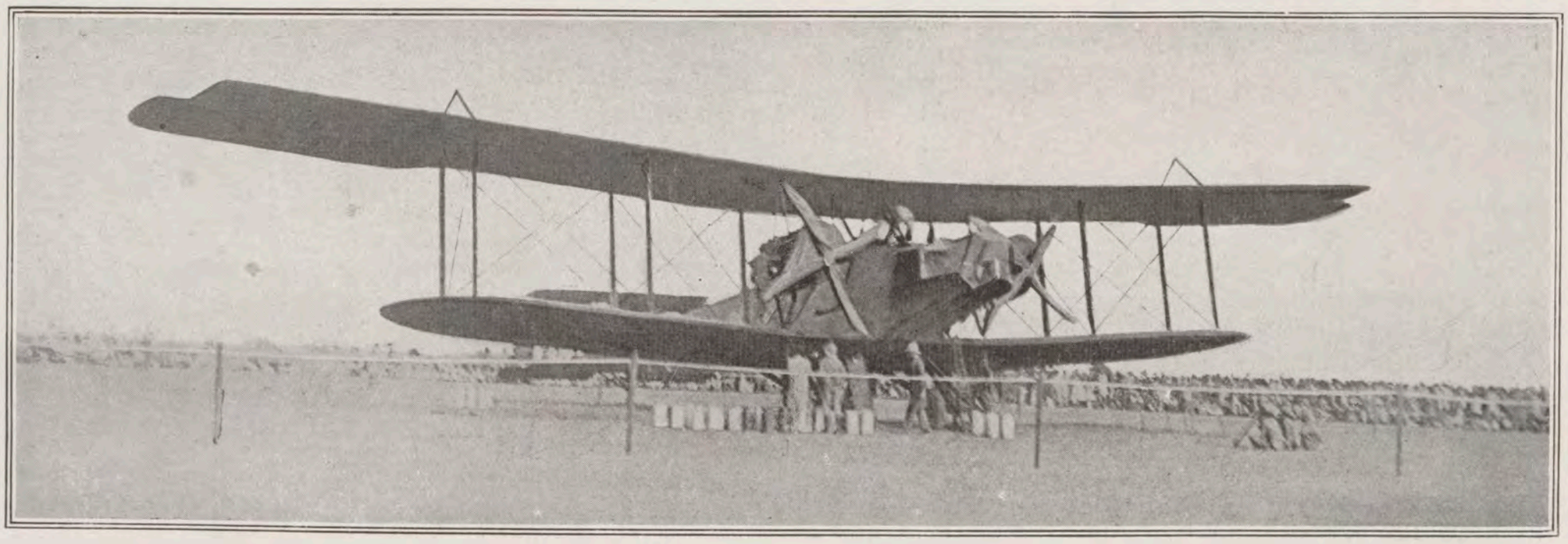
« Et voyez-les se ranger au départ. On veille scrupuleusement à ce qu'aucun d'eux ne dépasse pas la ligne. Vous remarquerez qu'il y a parmi les concurrents le fils d'un ancien champion. On ne lui a pas donné un mètre d'avance. Voilà comme nous pratiquons l'égalité.

« Dans notre société, le grand principe, c'est la recherche du meilleur. Mais une fois le meilleur désigné, il ne gardera sa suprématie qu'à condition de la mériter. Il faudra qu'il défende son titre.

« Pour être en état de le défendre chaque fois qu'on voudra le lui disputer, il faudra qu'il entretienne sa bonne condition par un travail constant.

« Le travail constant, c'est la grande règle de l'homme de sport. Vous voyez que l'on n'a pas de mauvais principes dans la filiale, et que la Société-Mère, si elle s'en imposait, ne s'en trouverait peut-être pas plus mal. »

TRISTAN BERNARD



DU CAIRE AUX INDES.

Cet aérobus anglais, Handley Page, est allé du Caire aux Indes. Parti le 20 novembre, il arrivait au but de son voyage, à Delhi, le 12 décembre, ayant parcouru 5.200 kilomètres en 44 heures de vol. Cet appareil s'était rendu, pendant la guerre, de Londres en Egypte et avait fait campagne sur le front de Palestine. Dans son récent raid, il emportait 4 passagers.

VERS L'AVIATION PRATIQUE

Par Jacques MORTANE

A peine le rideau était-il tombé sur l'effroyable tuerie, que de nombreux pilotes reprenaient aussitôt leurs ailes pour la nouvelle maîtrise de l'air. Les grands voyages, le poids emporté, l'altitude, le confort et même l'atterrissage sur un toit nous rappelaient les émotions de jadis.

Quatre jours après l'armistice, un avion anglais Handley-Page promenait pendant une heure, autour de Londres, 40 passagers emmenés par l'Américain Clifford Prodger.

Reprenant en grand les idées de l'admirable et regretté précurseur de l'aviation coloniale, Marc Pourpre, les Britanniques entreprenaient un voyage important du Caire aux Indes. Ils partaient le 29 novembre, cinq à bord, et, le 12 décembre, se posaient à Delhi. Le plus long parcours sans escale, de Damas à Bagdad, soit 796 kilomètres, réclama 6 heures 53 minutes.

Cet Handley-Page était venu de Londres par la voie des airs quelques mois plus tôt et avait fait la campagne de Palestine. C'était un briscard, on le voit !

Le 13 décembre, un autre appareil du même type s'élevait de Martlesham (Angleterre) à destination des Indes. Le major Maclaren et le capitaine Halley, pilotes, étaient accompagnés du brigadier-général Mac Ewen et de trois mécaniciens. Le mauvais temps, le brouillard... et les fêtes de Noël au Caire, retardèrent le vaisseau aérien qui arriva au but 34 jours seulement après son départ.

Le 1er janvier 1919, le capitaine Lang et le lieutenant Blowes, à bord d'un biplan de Haviland, réussissaient à atteindre la hauteur de 9.300 mètres en 1 heure 6, battant tous les records.

L'Amérique qui, en juin, créa un service postal fonctionnant avec bénéfices depuis le mois d'août, a construit un hydravion trimoteur. Le 27 novembre, il emporta 50 passagers à 128 kilomètres à l'heure. Le 30 novembre, le premier banquet aérien eut lieu à son bord.

Tels sont les faits les plus saillants à l'actif de nos Alliés. Ne croit-on pas rêver ? Et ne s'imagine-t-on pas qu'une ère nouvelle va s'ouvrir à nous ? La vie dans les airs ! Les réalisations actuelles permettent de faire les suppositions les plus hardies, les plus audacieuses.

Mais il ne faut pas exagérer. L'aviation est encore dans son enfance. C'est une jeune fille qu'on a laissé sortir seule, mais qui a bien besoin des conseils de ses parents. Hélas ! ses parents ne sont pas toujours raisonnables, ils ne s'occupent vraiment pas assez d'elle !

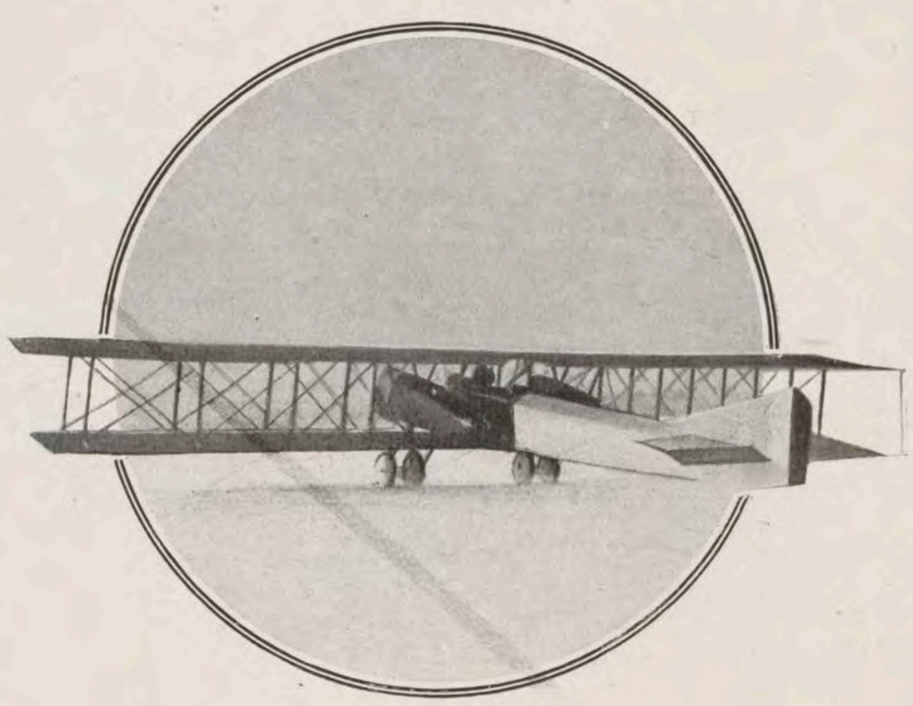
Entreprendre de grands voyages-record est bien, essayer d'aller progressivement en songeant aux solutions de l'avenir est mieux. Quelques-uns de nos constructeurs — attendant en vain les encouragements du gouvernement — ont des vues moins grandioses que les Anglais et les Américains, mais peut-être plus utiles.

Le confort, qui semblait une base irréalisable dès qu'on avait quitté le sol, devient possible. Les passagers du Goliath-Farman prennent place dans la nacelle en tenue de ville et ne sont pas obligés de se déguiser en esquimaux pour faire un voyage.

La solidité qu'on avait souvent négligé pour des raisons, mettons, d'ordre militaire, est un point qui attire l'attention des fabricants. On commence à comprendre qu'un jour prochain viendra où il sera certes moins dangereux d'évoluer à 2 ou 3.000 mètres que de rouler en automobile : là-haut pas de virages dangereux, pas de voitures de boucher en travers de la route !

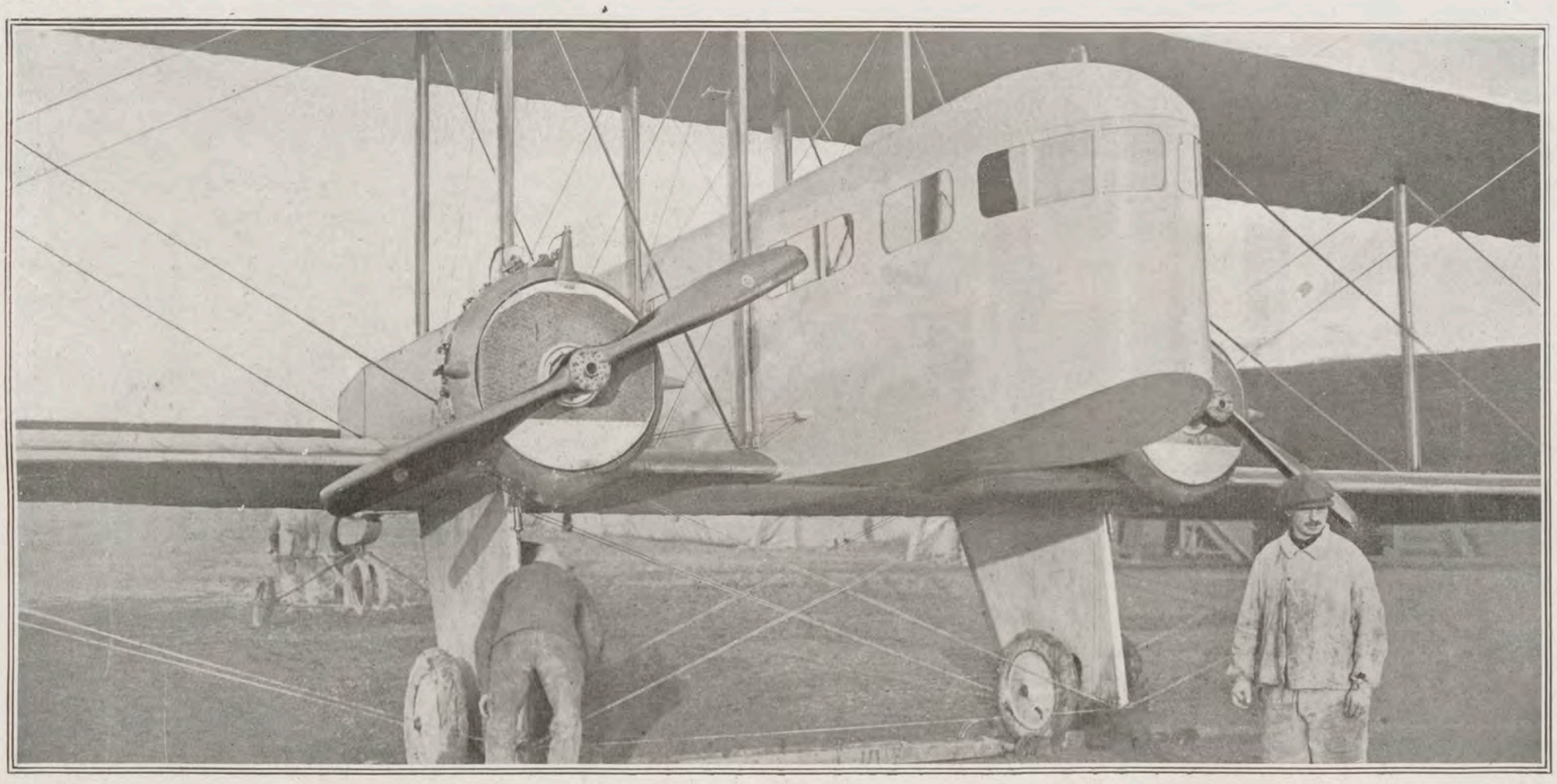
Le pilote n'est plus aveugle. Entendons-nous : jusqu'ici sur la plupart des appareils, il était incapable de voir ce qui se passait au-dessous de lui ou même sur les côtés. La visibilité était augmentée dans un sens au détriment des autres. Il en résulta des collisions atroces. Aujourd'hui, un effort est tenté pour permettre à l'aviateur de voir tout ce qui se passe. C'est un rien pour le profane. Mais demandez un peu ce qu'en pensent ceux qui ont failli être télescopés. Pour ma part, j'ai cru connaître au front cette fin... prématurée. J'apprécie grandement — oh ! oui — ce progrès.

Un point seul reste encore dans l'ombre : le parachute. Et pourtant souvenez-vous des essais de Pégoud en 1913, alors que la maréchaussée l'empêchait de chercher la solution du plus important problème de la locomotion aérienne. Songez à ce que vous gagnerez en sécurité le jour où vous serez doté de cette ceinture de sauvetage de l'air. L'avion prendrait-il feu, se briserait-il ? Vous vous élanceriez dans le vide, confiant en votre salut, descendant



L'AÉROBUS C. 23.

L'aérobus Caudron C. 23 est allé de Paris à Bruxelles le 11 février et en est revenu le surlendemain. C'est un ancien avion de bombardement non aménagé pour le tourisme.



LE GOLIATH-FARMAN.

Cet appareil est le premier qui ait été établi avec le souci du confort pour les voyageurs. C'est la réalisation la plus parfaite jusqu'ici de la voiture de l'air. Avec 14 passagers, il a volé de Paris à Londres et retour le 8 février, avec 16 de Paris à Bruxelles et retour le 11 février.

au gré de l'atmosphère vers le sol accueillant... il faut tout au moins l'espérer. Nous parlerons de cette question une autre fois.

Le côté sportif n'a pas été oublié. La double traversée de la Méditerranée, dans la même journée, réussie par le capitaine Coli et le lieutenant Roget, est le plus bel exploit enregistré depuis l'armistice. Le 26 janvier, ces deux braves de la guerre partaient de Miramas à 2 heures du matin et se posaient à 6 heures 30 à l'hippodrome d'Alger. Ils repartaient à midi 50 et arrivaient à Rosas (Espagne) à 19 heures, après avoir été fortement gênés par le mistral. En cette journée où l'avion se riait des flots, les navires n'avaient pu sortir du port à cause du mauvais temps. Que cette admirable performance ne nous fasse pas oublier cependant les précurseurs : le malheureux Bague qui fut englouti en juin 1911, et le regretté roi des airs Garros qui, avec un 80 chevaux, traversa de Saint-Raphaël à Bizerte, le 23 septembre 1913 (760 kilomètres en un peu moins de 8 heures).

Des exploits sportifs s'accumuleraient chaque jour. Nous avons les appareils, nous possédons les pilotes. Ceux-ci réclament ceux-là. Mais on laisse trop facilement pourrir les avions et on interdit trop aisément aux aviateurs de pouvoir déclarer : « Je suis oiseau, voyez mes ailes ».

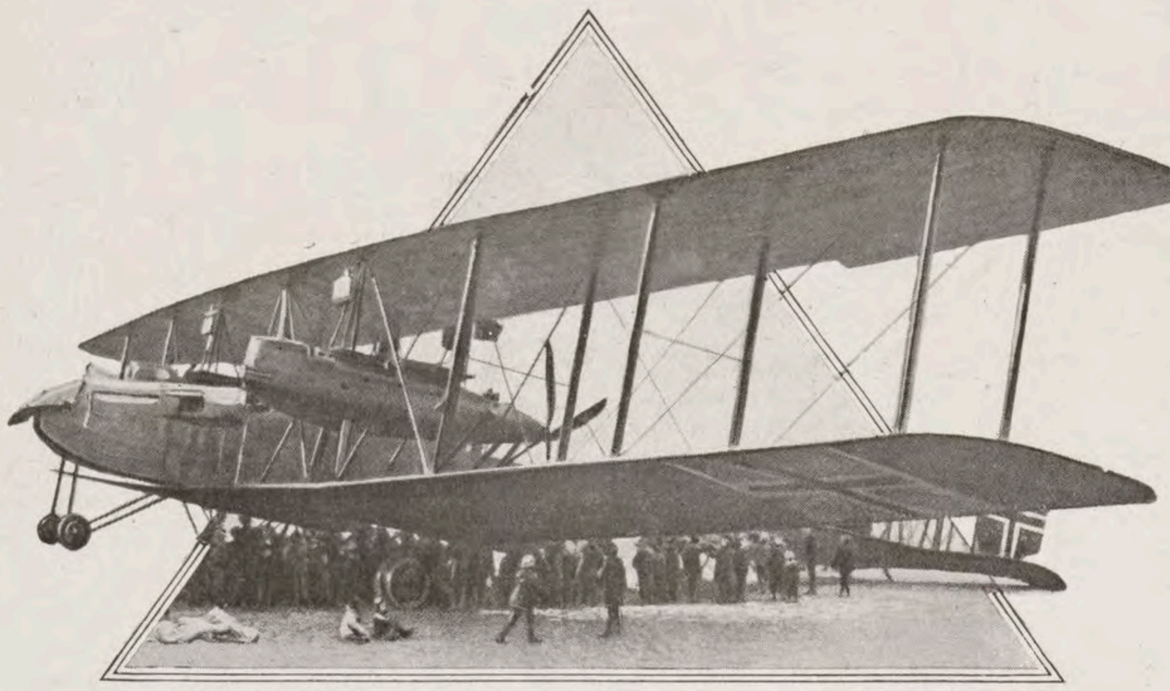
Et le spectacle ? Le côté spectacle n'a pas été oublié grâce au populaire Védrines qui, le 19 janvier, se souvenant qu'il était l'as des as des missions spéciales, tint à en accomplir une nouvelle évidemment très spéciale. Il alla se poser sur le toit des Galeries-Lafayette. Des tours de force semblables avaient déjà été... homologués, mais par accident. Védrines agit volontairement et empocha un prix de 25.000 francs. Hélas, nous ne pouvons considérer cette prouesse comme un progrès. Elle n'est qu'une belle performance prouvant la maîtrise du pilote. L'appareil employé était, en effet, un avion d'avant-guerre. D'autre part, pour que l'expérience fût concluante, le départ aurait dû être repris de la terrasse. Avec n'importe quel moyen de locomotion, il ne suffit pas d'arriver, il faut pouvoir repartir. La Préfecture de Police veillait. Elle avait tort, l'avion avait été endommagé !

Dans cette série d'exploits, il vous semble difficile de faire un classement selon l'ordre d'importance. Eh bien ! je ne suis pas de cet avis. Au contraire, rien ne paraît plus simple. La palme doit revenir sans contestation possible aux raids Paris-Londres-Paris et Paris-Bruxelles-Paris du Goliath. Le C-23, lui aussi, est allé de Paris à Bruxelles et retour, mais avec des passagers emmitouflés. A quoi bon ? Nous savions bien que le voyage n'était pas impraticable ! Ce que nous devons chercher actuellement c'est le côté utilitaire, le travail pour l'avenir.

Or, les passagers du Goliath sablant le champagne au-dessus de la Manche, fumant et jouant aux cartes, lisant leur journal, allant et venant, causant aisément ont eu l'impression du voyage confortable, agréable, heureux. Ils recommenceront ! Tandis que se geler là-haut, attraper l'onglée dans l'unique but de faire un article d'impressions vécues sur un raid en avion, c'était peut-être intéressant à l'époque des balbutiements, mais aujourd'hui nous les connaissons les impressions. Que ceux qui ont volé nous disent franchement si elles sont si curieuses que certains voudraient le faire croire. Est-ce que vous distillez vos sensations de chemin de fer ? Non, n'est-ce pas ? Alors pourquoi « le chemin d'air » bénéficierait-il d'un régime spécial ?

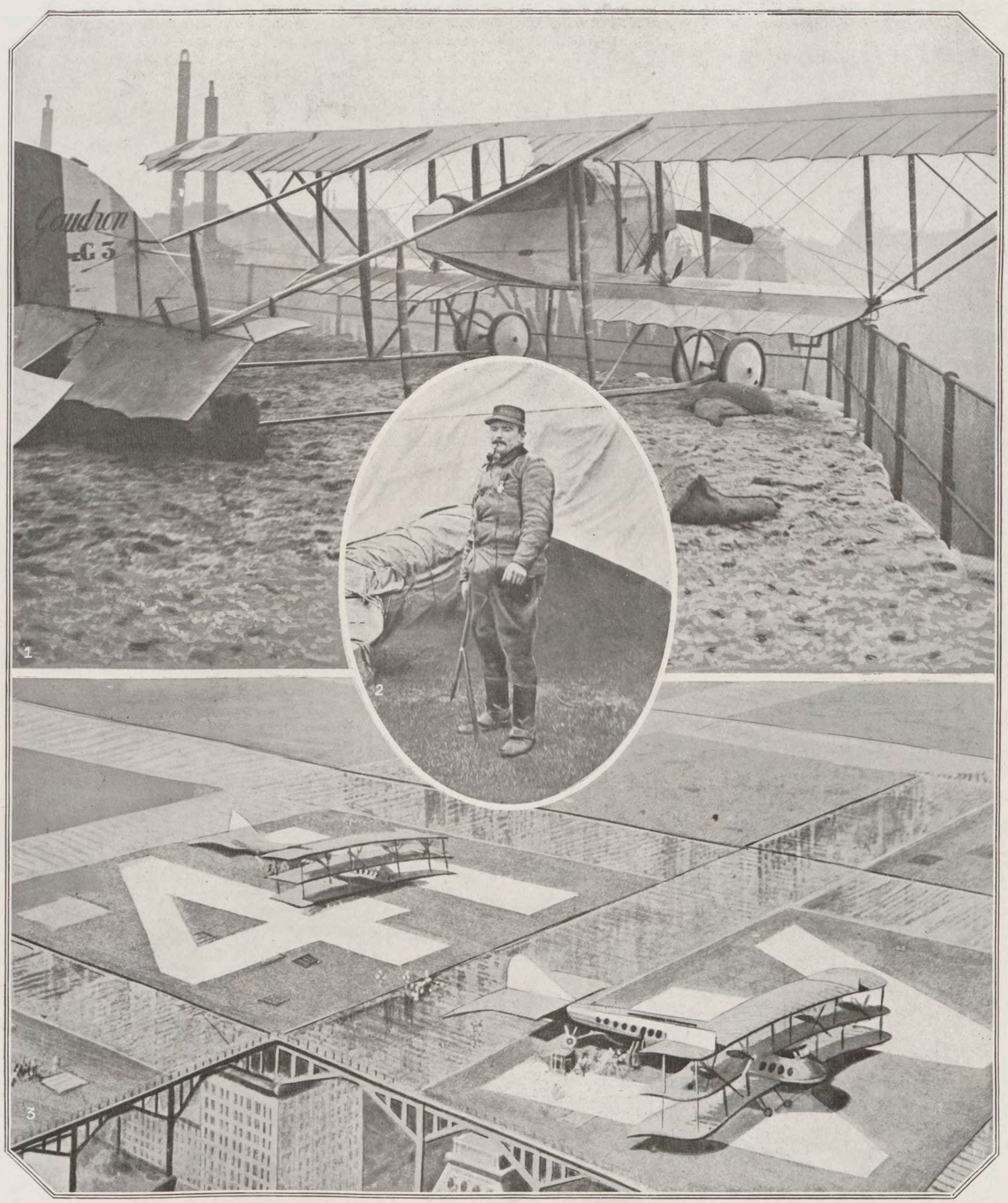
Souvenez-vous de l'époque héroïque ! Lorsque Latham monta à 155 mètres, le 29 août 1909, on lui fit dire que là-haut — et comme cela semblait haut — il avait été oppressé, prêt à défaillir, que sais-je ! Aujourd'hui on atteint 9.300 mètres et ce n'est pas fini.

Jacques MORTANE.



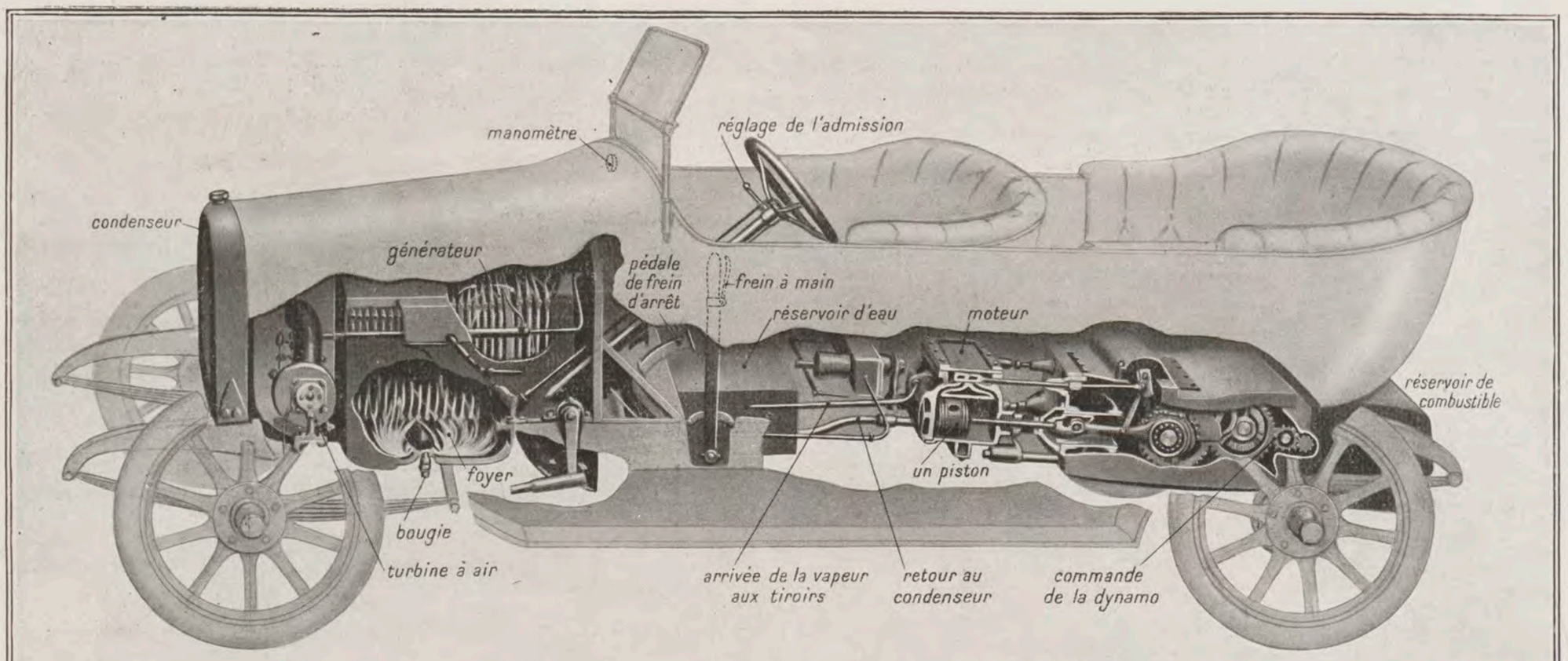
UN « RIESENFLUGZEUG »

C'est avec ces avions géants que les Allemands pensaient pouvoir semer la terreur. Mais l'ennemi travaillait en même temps pour l'après-guerre, afin de se servir des ces engins « kolossaux » pour le transport.



L'AS DES MISSIONS SPÉCIALES

Jules Védrines, le populaire pilote aux nombreux succès d'avant-guerre, accomplit au cours de la campagne des prouesses qu'on était en droit d'attendre d'un tel maître. Il fut l'as des as des missions spéciales : ce travail consistait à aller déposer des espions en territoire ennemi. Védrines conduisit sept indicateurs et alla en rechercher trois. Depuis l'armistice, il a tenu à exécuter une nouvelle mission tout aussi spéciale : il est allé atterrir sur le toit des Galeries Lafayette, gagnant ainsi un prix de 25.000 francs et prouvant que le jour n'était pas éloigné où les avions pourraient se poser sur les maisons. Nous montrons Védrines en militaire et en haut son avion sur le toit. En bas nous joignons à ces photographies, l'idée, plus ou moins commode, que se font les Américains de ce que sera bientôt la locomotion aérienne au-dessus des villes.



LA VOITURE A VAPEUR

Schema de la voiture à vapeur américaine Dobble. Elle possède non seulement un générateur mais encore une turbine électrique, une dynamo de recharge d'une batterie et jusqu'à une bougie d'allumage.

L'AUTOMOBILISME DE DEMAIN

Par L. BAUDRY DE SAUNIER

Sous ce titre, notre éminent collaborateur Baudry de Saunier se propose d'étudier l'avenir de l'automobilisme sous tous ses aspects. Est-ce nécessaire de préciser ici que ces articles ne contiendront aucune espèce de publicité payante. Nous entendons laisser à notre collaborateur le soin de choisir lui-même ses exemples et ses modèles.

Tout homme aujourd'hui n'a-t-il pas dans ses projets une automobile qui s'avance ? En certaines contrées, au Michigan par exemple,on compte actuellement une automobile par treize habitants. Si l'on défalque du chiffre de la population les femmes, les enfants, les infirmes, les vieillards et les trop pauvres, on peut dire que là-bas tout homme possède son automobile. La France, qui vit naître l'automobile chez elle dès la fin du XVIII^e^ siècle avec Cugnot, qui possède encore les plus belles routes de la terre, restera-t-elle en arrière du Michigan ?

L'automobile est ainsi devenue à la plupart des hommes aussi nécessaire que des chaussures. Elle est leur paire de bottes de sept lieues. La vie industrielle, commerciale et même sociale roule de plus en plus vite (ne prenons pas le temps d'en geindre inutilement) : il faut que l'homme agissant se mette à son allure, ou bien qu'il renonce à donner toute sa force, donc à sortir tous ses atouts de succès.

LA GLOIRE DE L'AUTOMOBILE. Il n'est pas l'heure de démontrer que cet être extraordinaire — j'entends parler de l'automobile — a chez nous pendant la guerre accompli de véritables miracles, et que notre victoire, après l'hommage bien humble qu'on doit à l'agent sublime de notre salut, le Poilu, est dû pour une part immense à l'automobile. Il est tout aussi juste d'ajouter que, sans l'effort merveilleux de puissance et de souplesse qu'ont fourni nos usines d'automobiles dans la fabrication des fusils, des mitrailleuses, des canons, des obus, des tanks et de toutes les pièces de haute précision, la France eût été égorgée.

Toute cette gloire forme une réclame incomparable à l'automobile. La femme, qui accède si facilement au volant, est attirée vers elle aussi vivement que l'homme. L'industrie et le commerce, grands ou petits, ne sauraient plus vivre sans camions automobiles. L'aviation et la motoculture, filles de l'automobile, vont poursuivre leurs révolutions. Une véritable ruée se prépare donc vers le véhicule mécanique de travail ou de plaisir, pour la satisfaction d'immenses besoins.

Mais, après quatre ans d'une guerre qui a porté la ruine dans le monde entier, un pareil appétit d'*automobilisme* peut-il être assouvi ? Quelles difficultés se dressent ? Quelles solutions pourront les abattre ? La vie de l'automobile évolue toute en plein air. Aucune question, semble-t-il, n'est mieux que celle-ci à sa place dans une revue amie du soleil et de l'énergie.

Nous pouvons avoir un aperçu de la voiture de demain par l'examen à la fois des premières voitures françaises « nouveau jeu » qui vont sortir, et des voitures américaines qui, il y a cinq mois encore, ont débarqué chez nous pour les besoins de la lutte ; ces dernières sont momentanément l'expression la plus récente du progrès de l'industrie automobile.

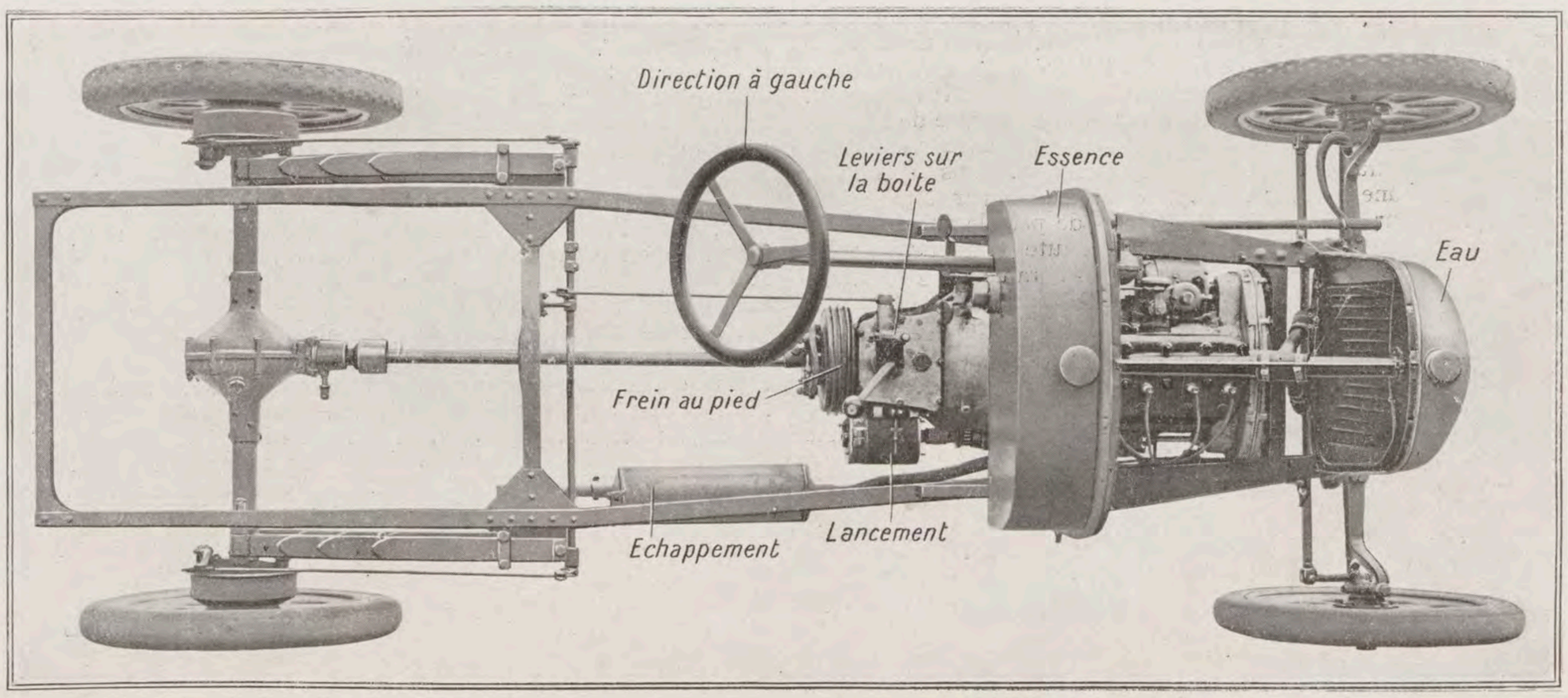
Il faut bien remarquer, en effet, que, dans le partage des efforts à produire pour gagner la guerre, notre industrie nationale a été sacrifiée au point de vue de son objet même, puisqu'elle a dû se consacrer entièrement à l'alimentation des batailles, alors que les Etats-Unis, incapables, et de leur propre aveu, de fabriquer avec une qualité suffisante leurs propres armes et leurs propres munitions, ont laissé leurs usines d'automobiles progresser dans leur spécialité.

Ce n'est là d'ailleurs qu'une courte enjambée à faire pour notre industrie. Nous verrons qu'au point de vue de la production de l'avenir, ces temps de rudes épreuves l'obligèrent à un perfectionnement intense de son outillage et de ses méthodes, à une supériorité d'exécution telle que l'Amérique ne s'en dissimule pas le danger.

ELLE SERA PRATIQUE ! La caractéristique essentielle de l'automobile de demain est certainement, ainsi qu'on pouvait s'y attendre, la tendance au « pratique ». La voiture tend de plus en plus à se mettre, tout simplement, à la portée de tout le monde. Est-il nécessaire d'être bottier pour se servir de chaussures ? Pourquoi faudrait-il être un fin mécanicien pour conduire une automobile ? Ce raisonnement un peu gros constitue cependant la base des transformations qu'il importe d'obtenir dans cet outil populaire.

L'effort vers le pratique se manifeste dans la voiture 1919 de façon très apparente.

Par exemple : les lignes de la carrosserie sont aussi droites que possible. Ainsi la voiture pénètre mieux dans l'air. Comme cette pénétration absorbe une très grande partie de la puissance du moteur, c'est dire que la voiture de demain dépensera moins pour réaliser la même vitesse qu'autrefois. Ou bien qu'elle réalisera



LA NOUVELLE VOITURE FRANÇAISE

Voiture française modèle 1919, vue en plan (modèle André Citroën). — On remarquera la simplicité extrême du mécanisme.

une plus grande vitesse en ne dépensant pas davantage. Ajoutons que la simplicité des lignes rend la carrosserie moins coûteuse et facilite son entretien.

Par exemple, encore les roues sont à voile plein; en un tourne-main le laveur les nettoie, alors qu'en 1914 encore il consacrait une petite heure au train d'une voiture. De plus, ou bien les roues sont détachables (système français), ou bien les pneus sont rapidement amovibles (système américain). La défaillance d'un pneu ne compromet plus tout un horaire.

Par exemple, encore la manivelle de mise en route est supprimée. Plus d'orgue de barbarie, de piétinement dans la boue. On presse un bouton, et le moteur part !

Le silence de toute la voiture, la souplesse du moteur, la suspension de la carrosserie ont été fort étudiés. L'émaillage remplace, dans la caisse le vernissage. La standardisation des pièces...

Mais ce sont là détails d'intérêt majeur que nous aurons à étudier en leur temps. Je tenais à les signaler tout de suite afin de mettre l'amateur en goût de me suivre aujourd'hui dans l'examen des problèmes plus larges.

Tout d'abord, et pour nous débarrasser de questions qui planeraient jusqu'au bout sur notre discussion, rappelons-nous qu'avant la guerre le mouvement était donné à nos véhicules par trois principaux types de moteurs : le moteur à électricité, le moteur à vapeur, le moteur à explosion. A quelle classe appartiendra la voiture de demain ? Les deux premiers sont-ils morts, sans résurrection possible ? Le moteur à explosion est-il un survivant qu'aucun coup ne peut plus atteindre ?

PAR L'ÉLECTRICITÉ? La voiture électrique est douée de tant de simplicité que seule la voiture à voile pourrait la concurrencer sur cette vertu ! Un moteur électrique, — un combinateur, — une batterie d'accumulateurs. C'est tout.

Or un moteur électrique n'est qu'une pauvre bobine de fil de cuivre qui tourne entre les pôles d'une masse fixe entourée de fil elle-même. Un combinateur, c'est un modeste cylindre, portant des touches, que le conducteur, au moyen d'une manivelle, sans même savoir les raisons de ses gestes, fait tourner pour varier les effets du courant sur le moteur et par suite les allures du véhicule (les conducteurs de tramways donnent de cette manœuvre un exemple populaire). Enfin, une batterie, c'est simplement la réunion de bacs remplis d'eau acidulée dans laquelle trempent des plaques en plomb. On les charge de courant : elles l'envoient au moteur en exécution fidèle des ordres que leur donne le combinateur. Pas de dispositif plus fruste par conséquent.

Hélas, c'est de par sa batterie que languit le véhicule électrique à parcours variable! Depuis vingt ans il est le demi-mort, alors qu'il mériterait d'être le seul, l'incomparable vivant ! Car cette grosse chose en plomb, la batterie, est si fragile que les secousses de la route la *décollent ;* que la charge ou la décharge rapides la *gondolent ;* que, délaissée quelques jours, elle se *sulfate*. Il lui faut cinq heures pour absorber autant d'énergie seulement qu'en renferme un bidon d'essence !

Découvrons la batterie robuste, qui se moque de prendre et de rendre en vitesse. Alors, la houille blanche aidant, nous trouverons peut-être chez les détaillants des batteries interchangeables infaillibles, comme on trouve chez eux aujourd'hui des caisses d'essence. Mais le moteur à explosions, imbattable par sa légèreté, totale, ne sera pas encore près de sa fin.

La guerre, en tout cas, ne lui a pas suscité ce terrible concurrent. La voiture électrique demeure dans la remise de la mélancolie.

PAR LA VAPEUR ? La voiture à vapeur est encore beaucoup plus loin de notre satisfaction. On peut affirmer même qu'elle ne constituera jamais la solution à peu près définitive du problème de l'automobilisme, parce qu'elle a pour base un principe de gaspillage et de complication : l'emploi d'un intermédiaire, l'eau, pour transformer en puissance dans le moteur l'énergie contenue dans le combustible. D'ailleurs le maximum de rendement thermique que possède un moteur à vapeur, c'est-à-dire le nombre de calories qu'il utilise pratiquement par rapport au nombre de celles que vous lui confiez, ne dépasse-t-il jamais 10 0/0 : vous lui donnez de quoi faire théoriquement 100 chevaux, et il en fait 10 ! Le moteur à explosion, à combustion interne, a des rendements thermiques de 20 à même 30 %.

UNE TENTATIVE AMÉRICAINE. Et cependant, temporairement peut être, voici poindre un pygmée à vapeur qui prétend lutter avec le puissant géant. Il est Américain : c'est la voiture de M. Dobble, un ingénieur de Détroit, capitale précisément de ce Michigan que je louangeais au début de cette étude. On s'entretient d'elle en Amérique et en France. Elle est fort curieuse, nous allons vite l'examiner.

N'énumérons pas les qualités d'une voiture à vapeur : chaude en hiver, douce en tout temps. Rappelons seulement ses graves défauts et voyons comment le constructeur les a atténués, puisque telle est la question.

Les deux principaux assurément sont la lenteur de la mise en pression et l'excès des consommations. Les brûleurs de l'antique Serpollet par exemple ne daignaient pas ronfler avant cinq ou six minutes d'allumage ; à partir du ronflement, ils demandaient encore dix minutes au moins pour porter au rouge sombre les éléments inférieurs du générateur. Un quart d'heure au moins de mise en train ! Trop pressé de partir et d'injecter de l'eau dans le générateur, vous envoyiez aux cylindres non de la vapeur surchauffée comme il convenait, mais une sorte de bouillon chaud (vapeur saturée et graisse), et la voiture ne démarrait pas plus qu'une baignoire. Les consommations d'un 20 chevaux en terrain varié atteignaient par kilomètre 1/5e de litre de pétrole et 1/2 litre d'eau. Tous les 150 kilomètres à peu près, il fallait donc charrier environ 30 litres de pétrole et 75 litres d'eau, contenances des deux réservoirs.

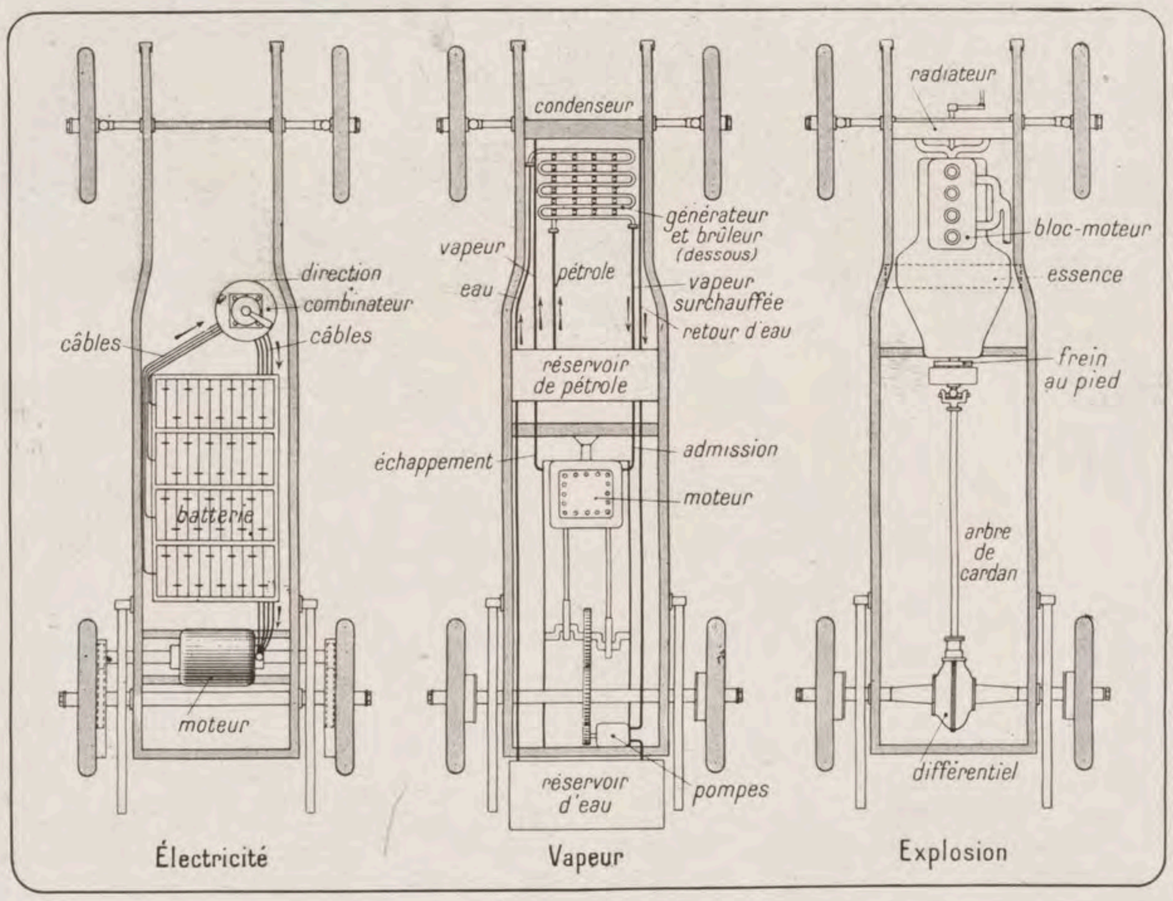
M. Dobble a combattu la lenteur de la mise en pression par un expédient, fort amusant dans un laboratoire, je n'en disconviens pas : il appelle au secours l'électricité ! Sous le générateur (constitué par une série de tubes d'acier reliés par soudure autogène), il aménage une cuvette close et réfractaire, au centre de laquelle est vissée une bougie d'allumage — comportant fatalement batterie d'accumulateurs et bobine à trembleur. Dans la cuvette, au moyen d'une turbine-ventilateur actionnée par un moteur électrique, il envoie un mélange d'air et de pétrole pulvérisé. Le mélange s'enflamme, dégage une très haute température ; et, deux ou trois minutes après, la voiture s'ébranle. Le démarrage gagne ainsi en rapidité certainement, et le combustible est mieux utilisé. Mais combien ruineuses sont de pareilles économies !

La consommation d'eau, selon l'auteur, est réduite presque à néant, grâce à l'excellence des joints de ses canalisations et surtout au grand pouvoir de réfrigération que possède son condenseur placé à l'avant : la vapeur retombe en eau, qui retourne au réservoir à l'arrière, revient au générateur, puis au moteur sous forme de vapeur, et ainsi de suite. Les expériences auraient démontré que 100 litres d'eau peuvent fournir un parcours de 1.800 kilomètres.

L'originalité de cette voiture à vapeur ne la débarrasse malheureusement pas des innombrables défauts de détail dont sont affligées toutes ses sœurs, et qui les rendent insupportables. La présence d'un manomètre qu'il faut constamment surveiller, éclairer la nuit ; de soupapes de sûreté, réglées à 70 kilos, qui sans explication se mettent soudain à cracher ou à serrer les dents, vous menaçant de panne ou d'explosion ; de pompes d'alimentation proportionnelle qui font varier leurs caprices avec la densité et la nature essentiellement changeantes des eau et pétrole rencontrés ; d'une tuyauterie qui, pour le simple aller et retour d'une parcelle d'eau du réservoir au générateur, puis au moteur, puis au condenseur, avec retour au réservoir, atteint 16 mètres ; et beaucoup d'autres tares encore contraignent même un saint à ranger les voitures à vapeur dans la classe des bêtes à chagrin.

Donc, pendant longtemps encore, la majorité, presque l'universalité des voitures de l'avenir seront actionnées par des moteurs à explosion.

Mais aurons-nous assez d'essence pous satisfaire les besoins énormes qui se dressent dans le monde entier ? La question est d'autant plus angoissante qu'elle a probablement pour réponse : Non ! Et cependant les centaines de mille en France, les millions de véhicules à moteur à explosion qui, d'ici quatre ou cinq ans, vont sillonner notre planète par terre, par mer et par air continueront à tourner ! Clarifions ce paradoxe.



LES TROIS TYPES D'AUTOMOBILES

Schéma montrant l'encombrement des organes principaux dans les trois grands types d'automobiles.

L'ESSENCE. L'essence minérale qui actuellement sert de combustible à presque tous nos moteurs (c'est elle, la même, qui brûle dans les lampes d'éclairage domestique) est extraite, je le rappelle, d'un liquide jaunâtre qui gît dans le sol de certaines contrées, qu'on nomme le naphte, et qu'on distille — comme on distillerait du vin par exemple pour en tirer de l'alcool. L'essence se dégage dans l'opération dès que la température du naphte atteint 75° environ.

De ce liquide également on extrait deux autres combustibles principaux, le pétrole, si employé dans la vie domestique, et les huiles lourdes consommées par l'industrie. De lui encore on obtient un lubrifiant précieux, l'huile minérale de graissage qu'emploient les machines fonctionnant à températures élevées, nos propres moteurs précisément. (Ces hautes températures dissocient toutes les huiles végétales ou animales, sauf l'huile de ricin). Observons ici que, ces produits formant un tout à la sortie du puits, la vente de chacun d'eux doit aller d'accord avec celle de ses conjoints : le propriétaire d'un gisement ne peut donc extraire du naphte pour n'en tirer que de l'essence, car il ne saurait que faire de son pétrole et de ses huiles.

Or il se trouve que le pays le plus grand producteur de l'essence, les Etats-Unis d'Amérique, en est aussi le plus grand consommateur. De 500.000 environ en 1913, le nombre des automobiles, dans l'Amérique du Nord seule, est passé aujourd'hui à 5.945.000 en circulation (recensement du 1er décembre 1918). Si bien qu'aujourd'hui les Etats-Unis, en vertu du principe de la charité bien ordonnée, absorbent sur place les 3/4 de l'essence qui sort de leurs puits. Encore sont-ils bien loin d'avoir atteint le maximum des demandes que va faire leur pays pour les véhicules de plaisance ou d'utilité, pour les camions, les bateaux, les avions et les appareils de motoculture.

Bref, il reste, à la disposition du monde entier, et pour le moment, un quart de la production américaine en essence. Pouvons-nous espérer de gros arrivages des autres régions pétrolifères ?

La Russie, même pacifiée, n'est pas un fournisseur important : parce que son naphte n'est pas identique à celui de l'Amérique qui contient jusqu'à 10 % d'essence, et n'en renferme guère que 3 %. La Roumanie et la Galicie, producteurs moyens, consomment sur place leur liquide ou l'exportent dans les pays voisins. Quant aux gisements d'Alsace, ils ne nous donneront qu'un bien faible secours puisqu'on estime qu'ils ne nous fourniront pas plus que 2 % de l'essence nécessaire à la France.

D'autres contrées renferment de l'essence, mais en quantité trop faible pour qu'elles interviennent efficacement dans cet énorme problème.

Que faire ?

ON EN VOIT LA VALEUR AUJOURD'HUI. D'abord les pays pétrolifères ont commencé à changer de coutumes ; alors que le précieux liquide nous arrivait en France, du fond de l'Amérique, après des transbordements nombreux, et malgré la taxe si dure de 10 centimes par litre pour droit d'entrée, au prix infime de 25 à 30 centimes, tous les intéressés depuis 1910 se sont mis aux aguets sur l'essence. Il n'est plus aujourd'hui de produit plus surveillé, pas qui bénéficie de plus de procédés de recherche. En Amérique d'ailleurs, de 13 centimes en 1914, l'essence est passée à 32 en 1918.

ELLE EST DE PLUS EN PLUS LOURDE. Il était indiqué qu'on cherchât d'abord à étendre la signification du mot essence. Aux environs de 1900, était déclaré indigne de ce nom léger tout liquide qui pesait plus de 680 grammes au litre ; peu à peu on est arrivé à tolérer le 700, le 720 ; aujourd'hui, les voitures consomment des essences de 780 grammes, dans des carburateurs à pulvérisation qui ont pour charge d'en briser les molécules. On s'achemine ainsi vers le pétrole qui, bien que des différences de constitution autres que la densité le séparent de l'essence proprement dite, pèse environ 850 grammes au litre.

LE CRACKING. De même il était logique qu'on se demandât si l'on ne pourrait pas transformer en essence certains éléments du naphte que la distillation ne dégage pas. Par un procédé dit de « craking », dû à la science française, on parvient aujourd'hui à extraire de l'essence des résidus épais de la distillation du naphte. Le cracking pourrait, paraît-il, nous fournir de l'essence en quantités illimitées. *(A suivre.)*

LE Lt HÉBERT ET JEAN BOUIN

Le lieutenant Hébert, apôtre de l'éducation physique et le regretté champion Jean Bouin, recordmen du monde de l'heure (19 kil. 21 m.) au Collège de Reims qui a été détruit par l'ennemi en 1914.

LES RECORDS DE 1914

Par Jacques MORTANE

Au moment où la guerre éclata, deux années nous séparaient encore des Jeux Olympiques qui devaient se disputer — oh ! ironie ! — à Berlin, en 1916. Chaque pays commençait à se préparer et l'Allemagne, selon sa discipline et sa méthode ordinaires, avait déjà terminé l'établissement de son stade. Elle espérait ainsi, qu'à force de s'entraîner sur la piste des championnats, ses athlètes auraient une plus grande chance de se classer dans la compétition mondiale. Partout des photographies étaient publiées montrant l'œuvre boche. Nous-mêmes en donnions. Vraiment, nos ennemis avaient fait du beau travail. Je doute qu'avant longtemps des courses internationales y soient disputées !

Notre grand Bouin, avec sa foi d'apôtre, menait la croisade pour obtenir une sélection digne de la France. Je l'avais accompagné chez le général Galliéni qu'il avait captivé par son ardeur persuasive, sa compétence attrayante et la simplicité, la logique de son raisonnement. « A quel âge, disait-il, l'homme est-il à l'apogée de sa forme ? De 21 à 25 ans. Or, pendant deux de ces années, il est militaire. C'est donc au régiment qu'il faut lui faire travailler les sports, l'entraîner et trouver des champions. L'armée devrait préparer toute une équipe chargée de nous représenter aux Olympiades. Ses athlètes rencontreraient le choix fait parmi les civils et les vainqueurs constitueraient l'équipe de France. Notre pays y gagnerait en rendement sportif et nous aurions de meilleurs soldats. »

Le général Galliéni, fort intéressé, avait prié Jean Bouin de lui remettre un rapport qu'il appuierait de toutes ses forces. Quelques jours après, l'Olympiade commençait... le fusil à la main. En me faisant ses adieux, notre grand champion me disait :

« A bientôt, sur la piste du Stadium de Berlin. Je leur promets une belle exhibition. »

Hélas ! la mort nous privait en décembre 1914 du plus merveilleux athlète, du plus remarquable « faiseur » d'hommes que nous ayons possédé. Pour donner une idée de sa conscience, de son amour du sport pour le sport même et non pour les satisfactions personnelles qu'il peut procurer, je rappellerai cette anecdote :

A son retour de Stockholm, causant avec moi de son incroyable performance des 19 kilomètres 21 mètres 60 dans l'heure, il me faisait part de son regret de n'avoir pu faire mieux, ayant été gêné par les 32 concurrents qui couraient avec lui et qui, au début surtout, l'avaient souvent obligé à voyager, lui faisant perdre pas mal de terrain :

« Sans cet incident, j'aurais pu facilement couvrir 12 milles dans l'heure. Ces 19 kilomètres 208 sont faisables.

— Eh bien ! une autre fois vous y arriverez sans doute !

— Oh ! non, un tel effort ne se fournit pas à deux reprises dans une vie. Mais je voudrais prendre un coureur à pied que j'entraînerais, que je formerais, auquel j'inculquerais les principes de la course nécessaires et je suis sûr que je lui ferais battre mon record. Si Vermeulen voulait, ce serait mon homme pour cette performance. »

Tel était Bouin. Il venait d'accomplir une prouesse qui semblait impossible à réaliser. Il l'avait réussie et son seul désir était de voir effacer son nom du palmarès des records pour le remplacer par un autre. Un tel mépris de la gloire peint l'homme et prouve davantage l'étendue de la perte faite par le sport.

En août 1914, Bouin seul représentait la France sur la liste des recordmen du monde : pour les 10 kilomètres couverts en 30' 58" 8/10, le 16 novembre 1911, et pour l'heure (19 kilomètres 21 mètres 60, le 8 juillet 1912). Les performances étaient splendides, mais un pays comme la France pouvait espérer mieux Souhaitons.

MAURICE PRÉVOST

L'aviateur Maurice Prévost, vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett de 1913, fut le premier à dépasser 200 kilomètres dans l'heure. Il les couvrit en moins de 60 minutes (59' 45" 2/5.)

VERMEULEN ET ALTIMANI

Le coureur à pied Vermeulen (à gauche) semble être l'athlète le plus qualifié pour remplacer Bouin. — L'Italien Altimani (à droite) pendant son record de l'heure de la marche (13 kil. 403).

qu'avant peu nos champions, grâce à des pistes spéciales et à des conseils compétents, puissent rivaliser avec ceux des autres nations. Qu'un Français soit obligé d'aller à Stockholm pour trouver un terrain favorable est un peu humiliant pour un pays comme le nôtre. Il serait temps que des mesures fussent prises et que le sport ait ses terrains. Mais c'est une autre question, comme dirait Rudyard Kipling.

Il est intéressant de rappeler dans quel état se trouvait le sport en 1914 et de montrer les records qui ont été battus depuis : 100 YARDS : R. E. Walker (Anglais) 9" 2/5 (douteux), 9" 3/5 le 1er septembre 1913 et le 28 mars 1914 H. P. Drew (Américain). Le record professionnel appartient à A. B. Postle Australien) en 9" 1/2 (28 décembre 1906). Jack Donaldson (Australien) fit 9" 1/4, le 14 novembre 1911, en prenant un élan de 10 yards. :: :: :: :: :: :: ::

100 MÈTRES : Donald Lippincott 10" 4/5 (1912). :: :: :: :: :: :: ::

220 YARDS : R. C. Craig (Américain) 21" 1/5, le 6 mai 1911. Le 27 mai de la même année, avec chronométrage électrique, il accomplit la distance en 21" 95/100. B. J. Wefers, le 30 mai 1896 ; Lippincott, le 11 mai 1913 ; H. P. Drew, le 28 février 1914 ; G. Parker, le 2 octobre 1914, tous Américains, ont couvert les 220 yards en 21" 1/5. Le record professionnel du Néo-Zélandais L. C. Mac Lachlin (19 février 1902) est de 21" 2/5.

400 MÈTRES : Charles Reidpath 48" 1/5 (1912).

500 MÈTRES : Melvin Sheppard (Américain) 1' 4" (14 août 1910).

700 YARDS : Emilio Lunghi (Italien) 1' 27" 2/5 (6 septembre 1909).

800 MÈTRES : Ted Meredith (Américain) 1' 51" 9/10 (8 juillet 1912).

1.000 YARDS : Melvin Sheppard (Américain) 2' 12" 2/5 (16 juillet 1910). Le record professionnel est détenu par Harry Cullom (Anglais) en 2' 9" 15.

1.000 MÈTRES : Anttila (Suédois) 2' 31" 2/10)17 juillet 1916).

1.500 MÈTRES : Zander (Suédois) 3' 54" 7/10 (5 août 1917). :: ::

LAPIZE

Recordman du monde de l'heure derrière tandems avec 50 kil. 925 (tué).

GUIGNARD

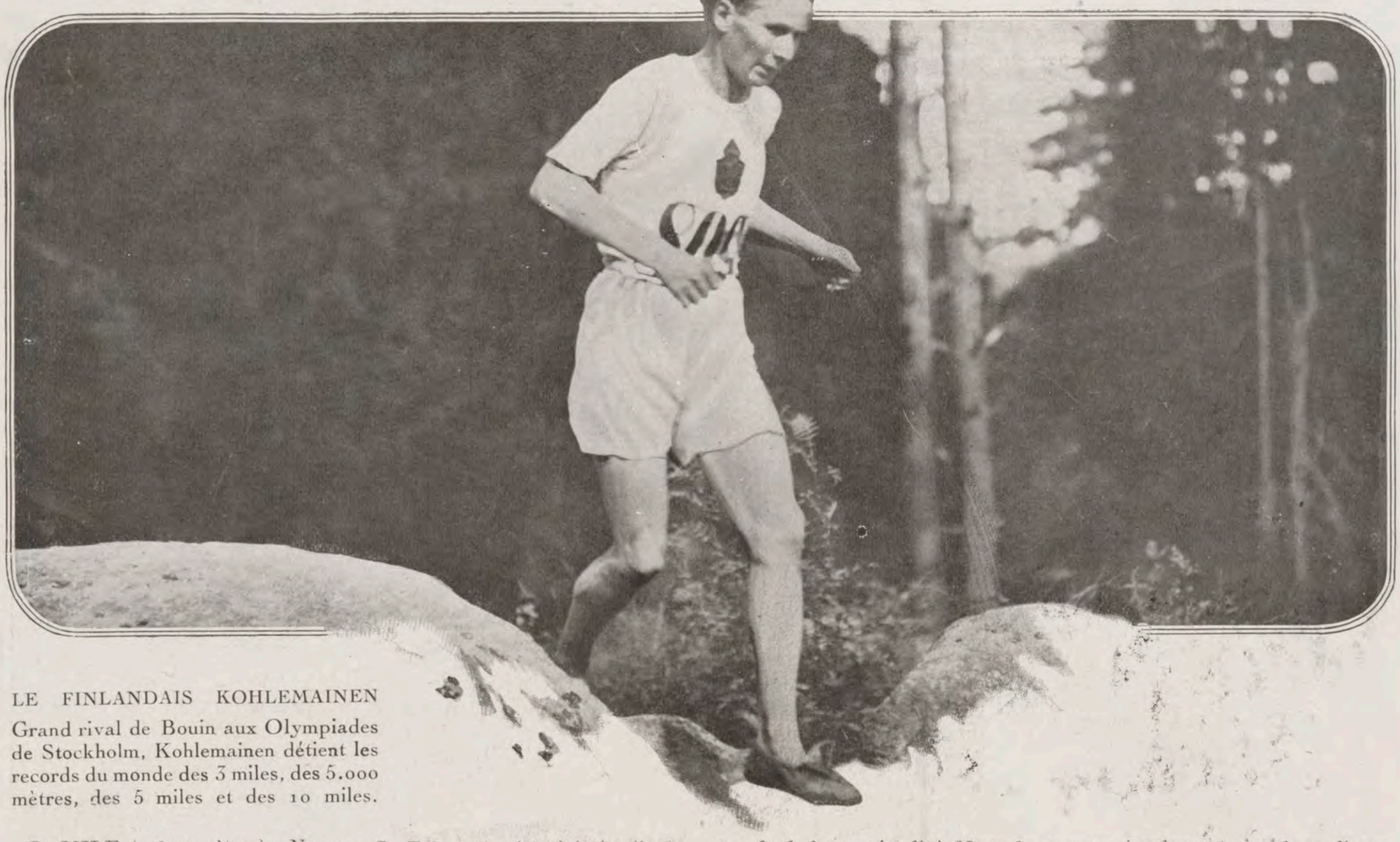
Recordman du monde de l'heure derrière motocyclette avec 101 kil. 623.

EGG

Recordman du monde de l'heure sans entraîneur avec 44 kilom. 247 mètres.

LE C. G. D'ENTRAINEMENT BAT LE STADE FRANÇAIS

Au Parc des Princes, le 23 février, après une partie très vivement disputée, le C. G. d'Entraînement triompha difficilement du Stade Français par 6 points, 2 essais Lasserre et Salarnié, à un essai Gauthier, et 1 but Vétillard. Cette partie, où Lasserre fut certainement le meilleur homme sur le terrain, a permis de constater la bonne forme du jeune C. Général d'Entraînement qui disputera au Racing Club de France, l'honneur de représenter Paris dans la coupe de l'Espérance.



LE FINLANDAIS KOHLEMAINEN

Grand rival de Bouin aux Olympiades de Stockholm, Kohlemainen détient les records du monde des 3 miles, des 5.000 mètres, des 5 miles et des 10 miles.

Le MILE (1.609 mètres) : Norman S. Tabor (Américain) 4' 12" 3/5 (16 juillet 1915). Le record professionnel appartient à W. G. George (4' 12" 3/4) dans son match avec W. Zander Cummings, le 23 août 1886, à Lillie Bridge, près de Londres.

2.000 MÈTRES : (Suédois) 5' 30" 4/10 (16 juin 1918).

3.000 MÈTRES : Zander (Suédois) 8' 34" 8/10 (15 juillet 1918).

3 MÈTRES : H. Kohlemainen (Finlandais) 14' 11" 2/10 (10 juillet 1912). Record professionnel ; P. Cannon (Anglais) 14' 19" 1/2 (14 mai 1888).

5.000 MÈTRES : H. Kohlemainen, 14' 36" 6/10 (10 juillet 1912).

5 MILES : H. Kohlemainen, 24' 29" 1/5 (12 février 1913) Record professionnel : J. White (Anglais) 24' 40" (11 mai 1863).

10 MILES : H. Kohlemainen, 15' 3" 2/5 (1er novembre 1913). Record professionnel : W. Cummings (Anglais) 51' 6" 3/5, dans un match avec W. G. George, le 28 septembre 1885.

20 KILOMÈTRES : Ahlgren, 1 heure 6' 55" (8 septembre 1912).

UNE HEURE. — Course : Jean Bouin (Français) 19 kilomètres 21 m. 60 (8 juillet 1912).

MARCHE : Altimani (Italien) 13 kilomètres 403.

En ce qui concerne les courses de haies, les records ont été battus pendant la guerre :

Bob Simpson a couvert les 110 mètres en 14" 6/10 (27 mai 1916) et Meanix, les 400 mètres en 54" 6/10 (16 juillet 1915).

Passons aux concours athlétiques, le saut en hauteur avec élan a permis à E. Beeson, de Berkeley (Californie), de franchir 2 mètres 1 cent. 5, le 2 mai 1914. Le professionnel anglais Baker a franchi la barre à 2 mètres 30. Le recordman du saut en hauteur sans élan est l'Américain Leo Geohring avec 1 mètre 67 (14 juin 1913). Le saut en longueur avec élan : Pat O'Connor, 7 mètres 61 (5 août 1901), sans élan : Ray C. Ewry, 3 mètres 4777 (29 août 1904) ; le saut à la perche : Wright, 4 mètres 018 (8 juin 1912). Lancement du disque : Taiple, 48 mètres 90 à deux mains : Naklander, 90 mètres 13. Javelot : Peltonen, 64 mètres 35 (1916) ; à deux mains : Yaeckner, 114 mètres 28 (1917). Poids : Ralph Rose, 15 mètres 545 (21 août 1909), à deux mains : Rose, 28 mètres (1912). Marteau : P. Ryan, 57 mètres 77) 19 octobre 1913). Poids de 25 kilos : Matt Mac Grath, 12 mètres 36 (30 septembre 1912).

Nous passerons rapidement sur les autres sports, d'autant plus que nos chefs de rubriques auront l'occasion de rappeler les records du monde de leur spécialité. Nous donnerons simplement pour le cyclisme les meilleures performances accomplies dans l'heure:

Sans entraîneur, Egg (Suisse) 44 kilomètres 247 (18 juin 1914).

Derrière tandems, Lapize (Français, mort au champ d'honneur) 50 kil. 925.

Derrière grosse moto, avec coupe-vent, Guignard (Français) 101 kil 623 (15 septembre 1909).

En automobile, la plus grande vitesse sur le kilomètre a été obtenue par l'Américain Bob Burman qui, à Daytona, sur une ligne droite a couvert les 1.000 mètres en 15" 88/100.

Les records de sphériques appartiennent, hélas ! aux Allemands.

DURÉE : Hugo Kaulen, Schmitz et Kretz, 87 heures (13 au 17 décembre 1913). Distance : Berliner, 3.025 kilomètres (8 au 10 février 1914). Altitude : Suring et Berson, 10.800 mètres (31 juin 1901).

Pour les dirigeables, le record de durée était détenu par l'Adjudant Vincenot (Français), 35 heures 16 minutes en circuit fermé (28 et 29 juin 1914) ; celui de distance par le *P. 5* (Italien) qui avait parcouru 810 kilomètres, le 30 juillet 1913 ; celui d'altitude par *Le Conte* (Français) monté à 3.080 mètres celui de vitesse par le *P. 5* (Italien) qui avait couvert 64 kilomètres 800 à l'heure.

Le Zeppelin *L. 3* qui détenait le record de hauteur (3.250 mètres) aurait tenu l'air pendant 34 heures 59.

Nous terminerons en donnant les records d'aviation au 3 août 1914 :

VITESSE. — 100 kilomètres en 29' 40", 200 kilomètres en 59' 45" 2/5 par Prévost (Français), 29 septembre 1913.

DISTANCE : circuit fermé sans escale : 1.021 kilomètres 200 par Seguin (Français).

Durée : Boehm (Allemand), 24 heures 12. (11 juillet 1914).

ALTITUDE : Linnekogel (Allemand). 6.5000 mètres (9 juillet 1914).

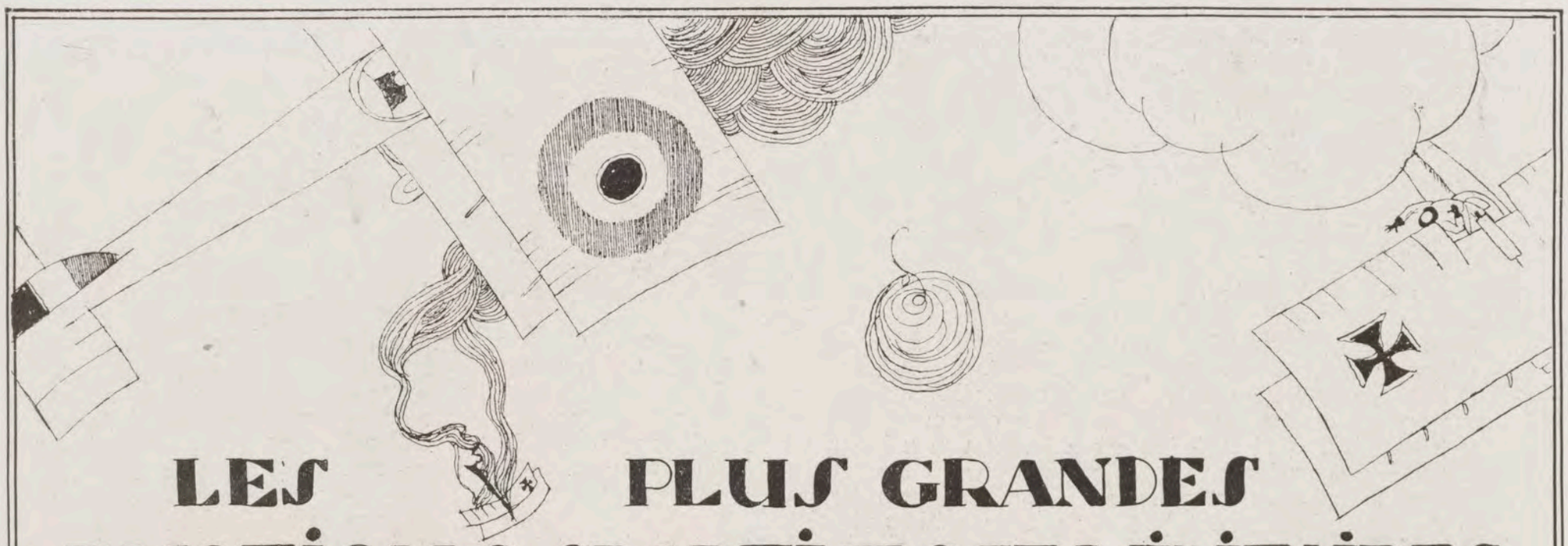
Depuis le 1er janvier 1919, le capitaine Andrew Lang (Anglais) et le lieutenant Blowes, comme passager, s'est élevé à 9.300 mètres.

Maintenant que la paix nous permet de poursuivre l'entraînement du corps avec un autre but que celui d'envoyer nos athlètes au front, encourageons les sports, encourageons les constructeurs et que tous les Français après s'être acquis la réputation d'être les plus vaillants soldats, prouvent qu'ils sont capables de nous donner les meilleurs champions.

JACQUES MORTANE.

CE QU'ON NE VERRA PLUS !

L'Allemand Lautenschlager félicité dans la tribune officielle après sa victoire dans le Grand Prix de l'Automobile Club F. de 1914, épreuve qu'il avait déjà gagnée en 1908.



LES PLUS GRANDES EMOTIONS SPORTIVES ET MILITAIRES

Avant que les sportifs ne reprennent leurs courtoises luttes d'avant-guerre, nous leur avons demandé quelle est la plus forte émotion qu'ils ont éprouvée à la guerre et au cours de leur carrière de champion. Nous commençons aujourd'hui la publication des intéressantes réponses que nous avons reçues.

Le lieutenant Nungesser, officier de la Légion d'honneur, médaillé militaire, as aux 43 victoires, vétéran du combat aérien, recordman des blessures (17) et des mises en réforme (3) toujours refusées, est également un athlète remarquable : automobile, bicyclette, tir, course à pied, natation, poids et haltères, et même lancement du lasso sont quelques-uns des sports où il excelle :

Ma plus forte émotion sportive ? Il n'y a pas à chercher. C'est le jour où j'ai fait la traversée de Paris à la nage de 1918. Personne ne voulait croire que je terminerais le parcours, même moi ! C'est dur, vous savez, ce trajet. J'ai recouru à toute mon énergie, je voyais la foule sur les quais, sur les ponts. Je ne voulais pas abandonner. On aurait ri de mes prétentions. Mes jambes aux multiples fractures tenaient à montrer qu'elles avaient encore du ressort, quoique ressoudées. Et puis c'était moins la performance que l'acte qui importait. Je voulais montrer qu'un blessé peut très bien revenir au sport. Je désirais prouver qu'avec de la volonté et du tempérament, on pouvait ne pas se livrer à l'entraînement... Mais ceci est une autre histoire, la censure de la *Vie au Grand Air* couperait ces propos subversifs.

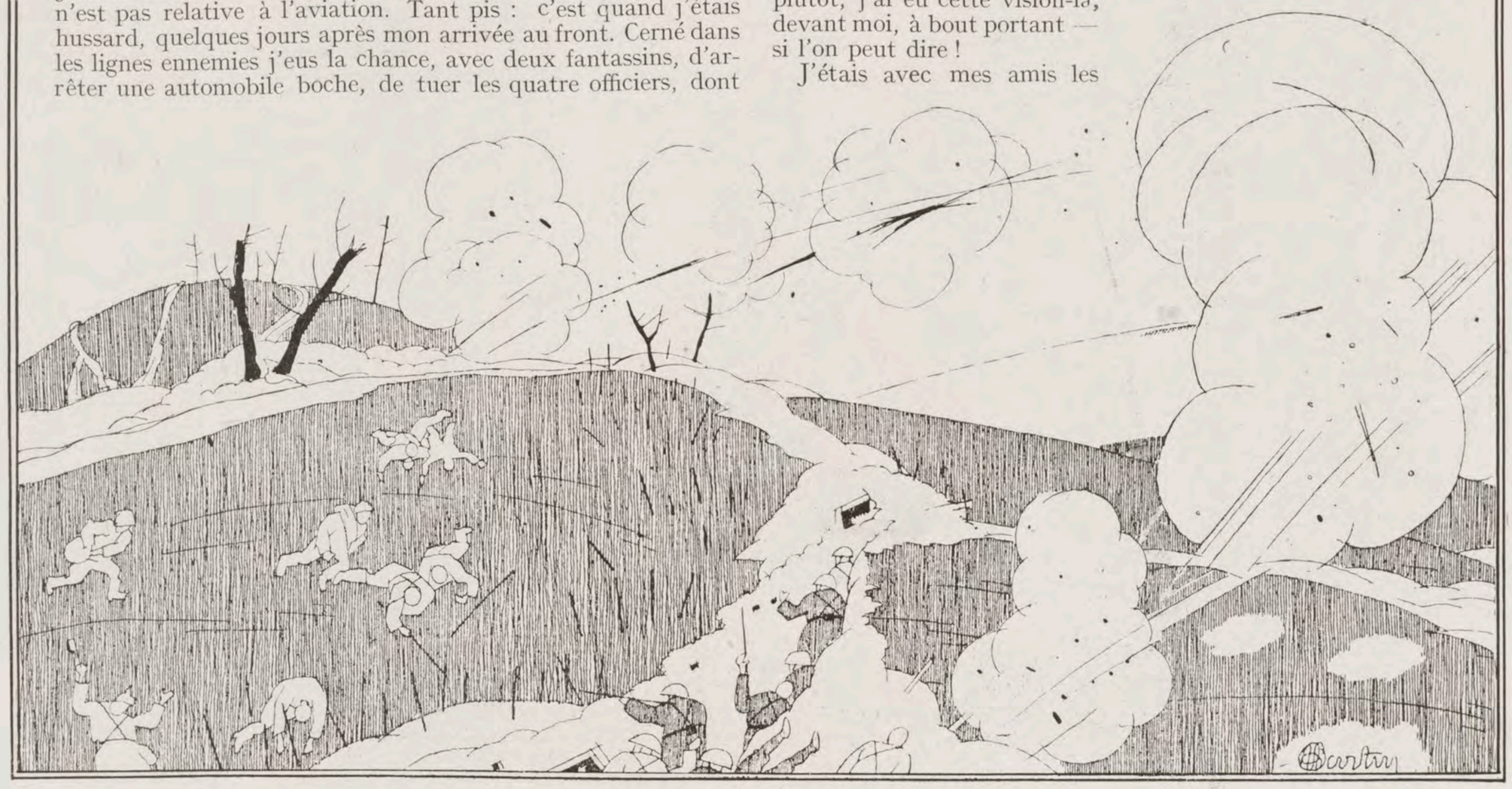
Passons à la seconde question : des émotions à la guerre. J'en ai eu des tas. La plus forte ? Je tire au sort. Juste : elle n'est pas relative à l'aviation. Tant pis : c'est quand j'étais hussard, quelques jours après mon arrivée au front. Cerné dans les lignes ennemies j'eus la chance, avec deux fantassins, d'arrêter une automobile boche, de tuer les quatre officiers, dont un colonel, qui la montaient, d'y prendre place et de la ramener chez nous en quatrième vitesse. Des documents très importants, des chefs ennemis occis, une auto toute neuve, le retour au bercail quand je m'attendais à être capturé, je ne pouvais rien demander de plus. Et pourtant j'eus davantage : le général à qui j'apportai les renseignements trouvés dans la voiture me donna la Médaille militaire. Vraiment, j'ai eu d'autres récompenses depuis, mais c'est pour celle-là que j'ai éprouvé la plus forte émotion.

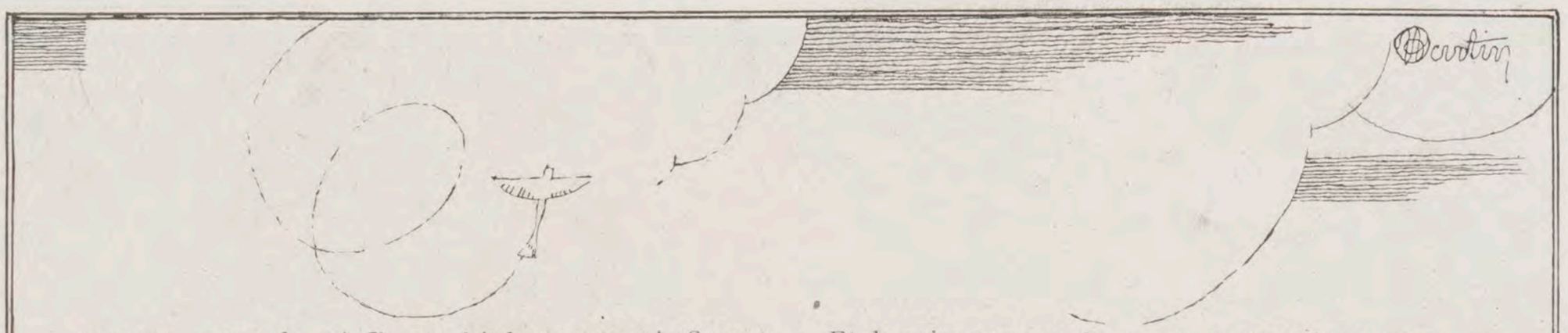
Lieutenant Nungesser.

Le champion de natation d'avant-guerre, grand représentant de la France aux Olympiades, Henry Decoin partit comme brigadier de cuirassiers à la mobilisation. Après la Marne, il rendit ses galons pour aller dans les zouaves : il y gagna cinq citations et devint sous-lieutenant. Puis il voulut être aviateur. D'abord observateur, ensuite pilote, il commanda l'escadrille de Boyau, abattit quatre drachens, se vit attribuer la Légion d'honneur et quatre palmes. Notre chef de la rubrique de natation est, on le voit, un véritable héros. Il occupait en outre ses loisirs à écrire et son « Jeph, roman d'un as » est l'un des plus beaux ouvrages de cette guerre.

Il est évident que pour qu'une impression soit forte il faut que la vision de la mort ait été aperçue. Or, un jour, un matin plutôt, j'ai eu cette vision-là, devant moi, à bout portant — si l'on peut dire !

J'étais avec mes amis les





zouaves — ceux du 4e ! Ils ont fait leurs preuves ! Ce sont de braves types et surtout des types braves.

Nous tenions le sceteur de la grande Dune. Et un matin, un matin de printemps ensoleillé, les Boches commencèrent une préparation d'artillerie de toute beauté. Et une préparation d'artillerie ça prépare toujours quelque chose de sanglant.

Bref le tir dura trois heures ! C'est long trois heures sous les obus ! Tellement, que tous nous nous étions réfugiés dans les abris. Et nous attendions, patiemment, sans impatience comme de vrais guerriers, l'obus qui devait nous écraser. Il ne vint pas, car, subitement le tir abandonna nos retranchements et se porta sur nos arrières. Quand le tir s'allonge l'attaque d'infanterie n'est pas loin de se déclencher.

Ce pourquoi, revolvers aux poings, nous sortîmes de nos « cagnas » pour recevoir le choc allemand.

Une fumée intense, lourde, noire et âcre se traînait dans les boyaux.

Ma stupéfaction fut grande de voir, au sortir de ma « cagna », devant moi, à 10 mètres, un boche, un beau boche haut comme ils le sont quelquefois, me mettre en joue... Il est des instants où la carcasse tremble comme une pauvre bête. Ce jour-là, la mienne trembla. Elle trembla de toutes ses forces. J'eus peur, très peur. C'est d'un naturel assez humain. Et puis, non seulement les boches s'étaient emparés de notre position, ce qui est très grave, mais, devant moi, un boche était là, calme, flegmatique... et, cela est sûr, ce boche allait me supprimer.

Il n'est pas toujours drôle de voir la mort venir, comme cela, tout doucement, en surprise. Et cet instant-là, dura quelques secondes. Sidéré, il m'était impossible de faire le moindre mouvement. J'étais comme paralysé.

Soudain, derrière moi, un petit bruit sec, me déchira les oreilles et je vis mon grand boche lever les bras au ciel, tourner sur lui-même et s'écrouler...

Du sang empourpra sa bouche... Il eut encore quelques soubresauts puis ne bougea plus. Il était mort.

Un zouave de ma cagna, sorti derrière moi, d'une balle en plein crâne avait abattu le boche.

Et le soir, par une fougueuse contre-attaque nous reprîmes notre tranchée.

Après les impressions que cette interminable guerre nous procura, il est assez difficile de se souvenir de nos saines émotions sportives du temps de paix.

Il en est une pourtant qui me restera. Elle est assez drôle et pas compliquée.

Ceci se passait en 1906. Un grand club de Natation partait à Vichy. J'étais jeune et je ne pouvais encore espérer faire les déplacements.

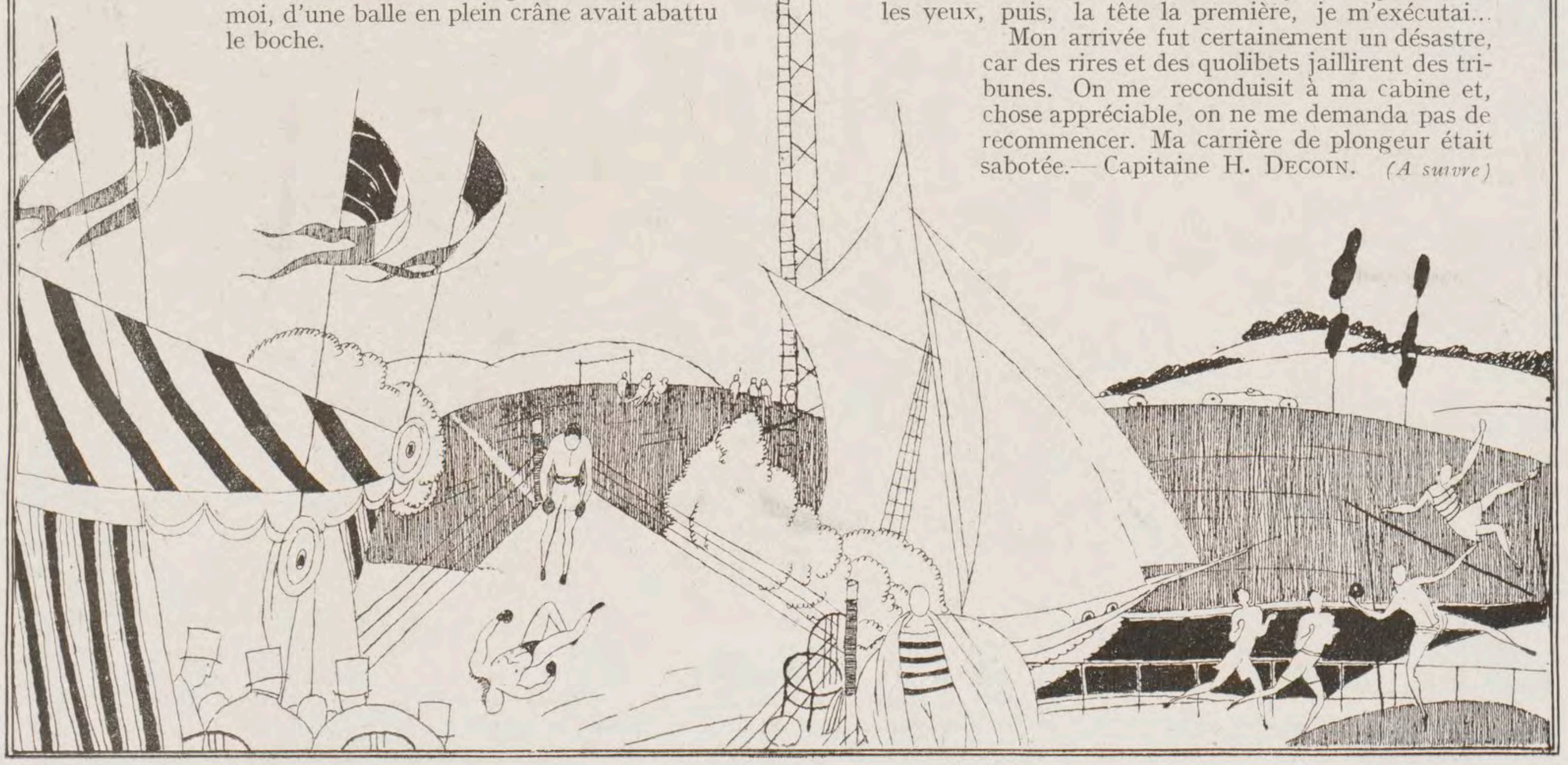
Or, la veille du départ, au bain Deligny, on s'aperçoit que X..., plongeur admirable, ne pourra, pour raison de santé, effectuer le voyage. Alors, évidemment, on demande un remplaçant. Je me propose. On m'accepte.

Pourtant, petit à petit, le premier enthousiasme passé, une idée germa en ma tête. En somme je partais pour remplacer un plongeur. Et qui remplace un plongeur doit plonger ! Or, moi, je n'étais pas plongeur. Oh ! mais là pas plongeur pour deux sous. A vrai dire tout le monde n'est pas plongeur.

Pâle, les traits tirés par la fatigue d'une nuit passée en train, je débarquais le lendemain matin en gare de Vichy.

A 14 heures la fête devait commencer. L'équipe se dirigea vers le lieu de ses futurs exploits. Moi, en tant que plongeur, ce qui m'intéressait, c'était le plongeoir. Brusquement, à un tournant de rue, ma curiosité fut satisfaite. Il était là, devant moi, au bout de cette rue, dans le fond, à 800 mètres encore et il dépassait les maisons. Il surgissait comme une cathédrale, il grimpait vers le ciel, il n'en finissait plus, il avait au moins 18 mètres ! J'eus envie de me sauver vers la gare. Enfin la fête commença. Le programme se déroulait sans à coup. Puis on appela un monsieur, officiel en habit noir, qui nous mena au pied de l'instrument de supplice. Mes camarades plongèrent tour à tour et ce fut à moi. Instant terrible ! En bas, 15.000 personnes, têtes levées, m'attendaient. Je ne pouvais me décider... Je me frottais les jambes, j'arrangeais mon bonnet, j'ajustais mon maillot... En bas quelques coups de sifflets partirent. Il fallait y aller ! Je fermais les yeux, puis, la tête la première, je m'exécutai...

Mon arrivée fut certainement un désastre, car des rires et des quolibets jaillirent des tribunes. On me reconduisit à ma cabine et, chose appréciable, on ne me demanda pas de recommencer. Ma carrière de plongeur était sabotée.— Capitaine H. Decoin. *(A suivre)*



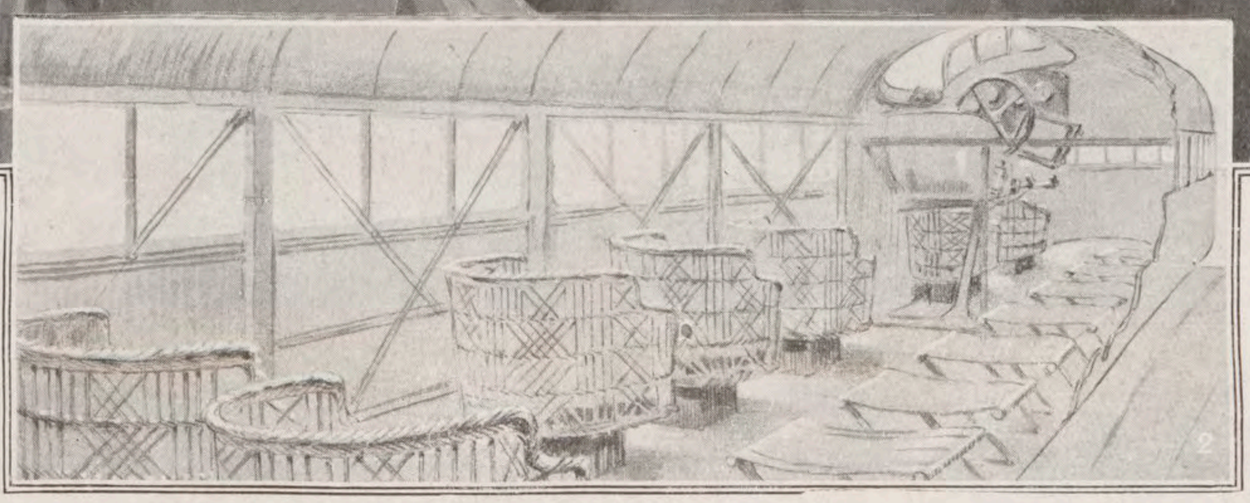
1

Composition d'après nature

AVEC L'AÉROBUS

ON PEUT VOYAGER

AVEC CONFORT



2

de notre dessinateur R. Lelong.

LE VOYAGE AÉRIEN

RÊVE HIER ENCORE

EST DEVENU RÉALITÉ

LE TRANSPORT EN COMMUN AÉRIEN

Le grand progrès de l'aviation depuis la signature de l'armistice est sans aucun doute l'établissement d'avions permettant de voyager dans les nues avec confort et commodité. Jusqu'ici la locomotion aérienne ne présentait que quelques caractéristiques peu attirantes : on était obligé de se vêtir comme si l'on partait pour le Pôle Nord, on descendait avec la migraine, des bourdonnements d'oreilles. On volait pour dire qu'on avait volé. Grâce au Goliath Farman, qui, pour ses débuts, emporta 16 passagers le 9 février, on peut dire que le transport en commun est entré dans le domaine de la réalisation.

LE ROI D'ANGLETERRE ET LES SPORTS

Le roi d'Angleterre ne manque jamais une occasion d'encourager les sports, soit par des prix, soit même par sa présence. Le voilà à Windsor, se préparant à donner le départ du Marathon des Jeux Olympiques de Londres 1918.

LES FUTURES OLYMPIADES

Par GÉO ANDRE

La rénovation des Jeux Olympiques a été l'un des faits les plus marquants des temps modernes, quoi qu'en puissent penser beaucoup de gens qui seront tentés de prendre cette affirmation pour une plaisanterie.

Depuis les Grecs et les Romains, les Olympiades avaient été abandonnées, le christianisme ayant apporté un état d'esprit contraire à la culture du corps humain. Cette façon d'envisager les choses devait disparaître à une époque comme la nôtre que l'on pourrait intituler « l'âge de la force », notre monde ressemblant à un énorme condensateur où toutes les énergies s'accumulent sous toutes les formes.

En rénovant les Olympiades, nous avons voulu briser avec les principes d'un autre âge. Nous ne faisons plus abstraction de notre corps et nous voulons donner à ce que l'on est convenu d'appeler notre âme une enveloppe digne d'elle. D'autre part, quelle plus belle conception moderne peut-on avoir que celle de la réunion en un même endroit de toutes les races de l'univers, mises sur le pied d'égalité, les grandes nations comme les petites, les riches comme les pauvres. Tous les hommes de n'importe quelle classe se coudoyant, apprenant à se connaître, n'y a-t-il pas là une esquisse de cette société basée sur la justice etque rêvent certains idéalistes? Cette exposition du muscle ne serait-elle pas le complément indispensable des expositions internationales commerciales et industrielles ?

Et puis ces Olympiades ne sont-elles pas la manifestation visible de la puissance de chaque nation ? Croyez-vous que l'Allemagne nous eût traités avec autant de dédain si nous avions figuré dignement à Stockholm, en 1912, et si la France s'était alors montrée ce qu'elle est en réalité. Je me rappelerai toujours les mots, qu'à Trèves, couché, à demi-mort, dans un lit d'hôpital, j'entendis proférer par une infirmière allemande :

« Nous serons bientôt à Paris. Vous autres, Français, vous êtes un peuple fini, tuberculeux, alcoolique et rachitique. En supprimant la France, l'Allemagne fait œuvre de civilisation. En bon chirurgien elle veut supprimer ce membre gangrené de l'Europe. »

Si nous avions montré à l'étranger la puissance physique de nos poilus, l'Allemagne ne serait certainement pas partie en guerre avec un tel état moral. Elle l'avoue du reste maintenant qu'elle sait à quoi s'en tenir. Mais, à Stockholm, notre exhibition fut lamentable et nous fîmes figure de nation de dernier ordre. L'ambassade nous reniait et nous traitait en intrus. Le gouvernement s'était complètement désintéressé de la question. Nos dirigeants sportifs enfin se montrèrent au-dessous de leur tâche.

Les préliminaires du défilé international ne sortiront jamais de ma mémoire, et en bon Français j'en rougis encore. Toutes les nations de l'Europe, même les plus petites, figuraient en ordre, l'étendard haut porté. La France ne voulut point défiler ; rien n'était prêt, pas même un drapeau aux trois couleurs. Pour éviter un incident diplomatique, nous fûmes obligés de nous exécuter, le roi de Suède ayant tenu à l'un de nos représentants ce langage : « J'espère que la

L'OLYMPIADE D'ATHÈNES

A Athènes, en 1906, fut organisée une Olympiade. Notre photographie représente le grand champion Lightbody, à droite, et Friend, vainqueur du saut en longueur avec élan, à gauche, au départ d'une course de vitesse.

France, avec laquelle nous avons toujours eu des relations amicales, voudra nous faire le plaisir de prendre sa place parmi les grandes nations. »

Ce fut une humiliante leçon, qui précéda de deux ans celle de la grande guerre. Malheureusement bien rares furent ici ceux qui en eurent un écho. Elle ne profita point. L'indifférence de nos corps élus pour les questions de sport fut si scandalense que nos ennemis eurent beau jeu pour rester convaincus de l'idée de notre décadence.

Français, il faut que nous le sachions tous : les Olympiades sont une nécessité et personne de nous ne doit s'en désintéresser. Cette compétition mondiale est une œuvre de paix. Jamais l'homme ne pourra se passer du besoin de témoigner sa suprématie, mais les luttes des temps nouveaux seront loyales et bienfaisantes.

Maintenant que notre pays entre, à la suite de la victoire, dans une ère meilleure, sachons profiter des circonstances et nous montrer dignes d'elles. Avoir gagné la guerre ne suffit pas. Nos rivaux s'imaginent déjà que la France sort épuisée de son triomphe, et voient notre race prête à s'éteindre. Montrons leur donc que notre vitalité n'a rien à envier à celle du Phénix.

L'Olympiade prochaine peut nous fournir des arguments suprêmes et décisifs.

Ce serait une lourde faute, à mon avis, de vouloir en exclure nos ennemis d'hier, et je ne saurais trop m'élever contre la décision récente d'un de nos comités internationaux qui écarte des prochaines compétitions, Allemands, Autrichiens, Hongrois, etc. On dirait vraiment que nos dirigeants ne sont qu'à moitié rassurés quant à l'issue de la lutte et qu'ils préfèrent à tout hasard éliminer les concurrents dangereux. L'état d'âme de nous autres pratiquants est tout autre ; loin de redouter la lutte, nous voulons que nos ennemis viennent se mesurer une fois de plus avec nous et nous comptons bien les battre à nouveau. Nous ne leur prouverons jamais assez qu'ils sont nos inférieurs, et les mettre de côté c'est leur laisser l'illusion de leur supériorité. Le sport doit être international et peut-être un des meilleurs instruments de propagande de la Société des Nations.

En ce qui concerne le lieu de la prochaine Olympiade, il ne saurait y avoir le moindre doute. La France, où furent livrés les combats victorieux, doit seule organiser cette compétition pacifique. Je sais que cela ne sourit pas à beaucoup qui se retranchent derrière un prétendu manque d'argent, de compétences et d'organisateurs.

On retrouve bien là notre vieil esprit, si néfaste, de doute envers nous-mêmes. Nous possédons comme tous les autres pays des organisateurs et des gens compétents. Le tout est de se donner la peine de les chercher là où ils sont et sans aucune espèce d'arrière-pensée politique ou autre. Quant aux fonds, on en trouvera d'autant plus facilement qu'à envisager la question au seul point de vue du rapport, l'affaire se présente comme extrêmement rémunératrice.

Reste à trouver l'emplacement du Stade. Nos édiles ont la partie belle pour faire œuvre d'esprits modernes, tout en procurant à la ville une source importante de revenus. Les fortifications désaffectées fourniront, en plus d'un endroit, l'emplacement favorable à condition que le choix soit déterminé en vue de la commodité du plus grand nombre possible de Parisiens et non point de quelque intérêt de quartier. Aux fortifications, je préférerais même de beaucoup une situation centrale comme celle du Champ de Mars. On pourrait, en creusant le Stade dans l'immense terrain qui s'étend devant l'Ecole Militaire, utiliser ce dernier sans abîmer la perspective.

Sommes-nous en état d'être suffisamment représentés en dépit des nombreux vides creusés dans nos rangs par la guerre ? Je crois que sans trop de témérité on peut se prononcer pour l'affirmative. Je connais beaucoup d'athlètes capables d'être des champions olympiques. Une judicieuse organisation de nos institutions sportives ferait émerger les autres de la masse.

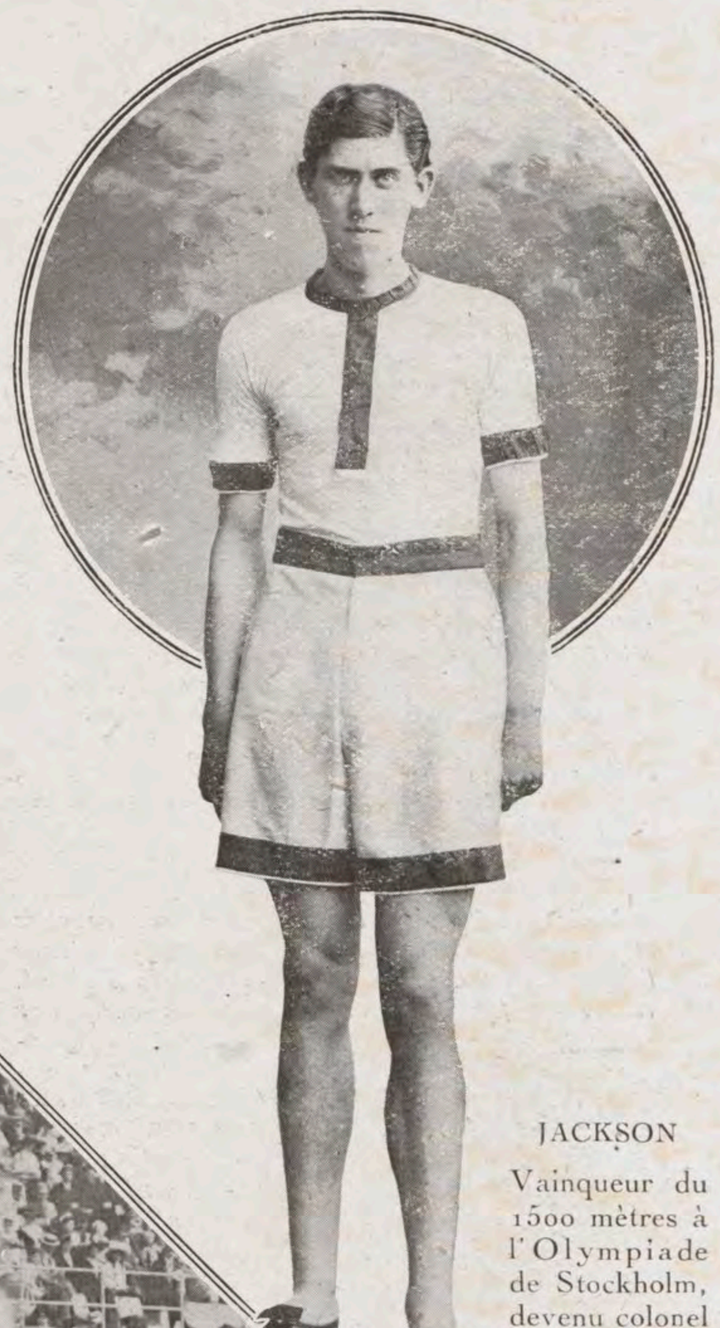
Géo André.

M'C ARTHUR

Sud-Africain, 1er à l'Olympiade de Stockholm dans l'épreuve du Marathon (2 h. 36 m. 34 s. 4/5).

LE DÉPART DU 1.500 MÈTRES AUX JEUX OLYMPIQUES DE STOCKHOLM (1908).

Cette épreuve fut l'une des plus émouvantes de l'Olympiade de Stockholm. Elle donna lieu à la victoire du coureur anglais Jackson qui triompha en 3 m. 56 s. 4/5, ce qui constituait le record du monde. Depuis, le Suédois Zander a couvert la distance en 3 m. 54 s. 7/10 (5 août 1917).



JACKSON

Vainqueur du 1500 mètres à l'Olympiade de Stockholm, devenu colonel dans l'armée britannique.

REVUE DES SPORTS

INFORMATIONS ET RÉSULTATS DU MOIS DE FÉVRIER 1919

SPORTS ATHLÉTIQUES.

AU FIL DES MOIS

DANS cette partie du numéro, tous les sports divisés en trois catégories (sports athlétiques, mécaniques et divers) sont rédigés par les compétences les plus indiquées. Chaque rubrique comprendra un leader consacré à une question d'ordre général, des articulets relatifs aux questions importantes, des informations diverses et les principaux résultats du mois.

1914! Comme c'est loin. Hélas ! que de deuils depuis! Mais aussi que de changements dans les idées. On commence à comprendre qu'une bonne séance d'entraînement vaut mieux qu'une partie de cartes au cafe. Toutefois on ne saisit pas encore assez partout que pour faire du sport, il faut un terrain, de même que pour nager il faut une piscine. Encore un petit effort et nos dirigeants saisiront peut-être l'importance d'une semblable réalisation. D'ailleurs des jeunes gens bien intentionnés ont pris une initiative qu'on se saurait trop louer, ils ont décidé de boycotter, sans s'occuper de leur opinion politique, tous les candidats aux élections ne présentant pas un programme sportif... qu'ils s'engageraient à défendre à la Chambre. L'idée est heureuse et fera sans doute beaucoup pour la renaissance de la race. Déjà des députés assistent aux séances de cette société naissante, c'est vous dire !

Partout de nouveaux groupes se forment ; les Amis du Sport, qui s'appelleront les AS, ce qui est toujours flatteur, et d'autres que nous n'énumérons point. Leur but est amical et entend défendre la cause sacrée. Nous les préférons certainement aux syndicats qui, par leurs menaces de grève, ne peuvent que salir le sport. Où sont nos amateurs d'antan ? Les amateurs ? Mais ils luttent contre les professionnels maintenant. Le professionalisme est en ce sens un profiteur de la guerre et la question s'agite sérieusement de savoir si, après tout, il ne vaut pas mieux abandonner les catégories actuelles et n'en garder qu'une : celle des sportifs ! On peut discuter longtemps sur ce sujet qui mérite autant de «pour» et de «contre», ce qui a l'avantage de permettre à chacun de croire qu'il a raison.

Mais une décision d'une importance capitale et primant toutes les autres est celle qui vient, sur l'intervention de notre confrère Frantz Reichel, retour du front, d'admettre une fédération par sport. Jusqu'à maintenant, une seule fédération centralisait les sports. Les artisans de l'éducation physique savent quelles luttes ils eurent à fournir au début pour vaincre la nonchalance et l'indifférence, pour trouver des adeptes. Ils devaient se grouper pour être forts. Ils s'occupèrent de tous les sports. Les temps ont changé, Dieu merci !

FRANTZ REICHEL

Ces apôtres de la première heure vont donc se désagréger. Chaque sport aura sa cloison étanche, sera son maître. Confié à des spécialistes, réservé aux compétences, il connaîtra une extension qu'il ne pouvait espérer, tant qu'il faisait bloc avec les autres. Il n'y aura plus de sacrifié. La propagande intense se fera plus aisément et les jeunes gens comprendront ainsi l'intérêt qu'ils trouveront à se consacrer à certains exercices au lieu de se laisser aller à l'oisiveté, mère de tous les vices.

Mais voilà que nous semblons prêcher, ce n'est pas le moment. Et d'ailleurs la cause n'est-elle pas entendue ?

Frantz Reichel, continuant sa croisade salulaire, réclame en outre, qu'une loi rende la culture physique obligatoire. Le projet qu'il a élaboré devrait être voté séance tenante pour le bien-être de la race. Mais notre confrère n'est pas député, et les députés se soucient beaucoup moins de cette question vitale que de leur réélection. Dans quelque 50 ans, peut-être entendrons nous parler d'un cours d'éducation physique au lycée, mais ce sera purement accidentel, croyez-nous...

V. G. A.

ENFIN L'UNION SACRÉE.

LA lamentable division dont souffrait jusqu'alors notre football association est heureusement sur le point de disparaître pour faire place à l'union sacrée sans laquelle — l'expérience de la guerre est là pour nous le prouver — il n'est point de succès.

La situation de nos joueurs d'association répartis entre quatre groupements rivaux et ennemis était depuis quelques années devenue positivement intenable, et l'opinion unanime réclamait la création d'une Fédération unique afin de faire à jamais disparaître cette rivalité et ces querelles interfédératives, ce boycottage mutuel si nuisibles au développement du sport et au progrès de nos joueurs.

Le projet de Fédération autonome d'association se précisait timidement depuis le début de la saison, quand notre excellent confrère Reichel, avec son à propos, sa sportivité et sa combativité coutumières, en précipita la réalisation en présentant, à l'U. S. F. A. sa motion d'une Fédération par sport, motion qui suscita l'approbation unanime de tous les sportifs.

Cet excellent principe, ratifié à l'unanimité par l'Union des Sociétés françaises de sports athlétiques d'abord, par toutes nos grandes Fédérations sportives françaises ensuite, et notamment par le Comité français interfédéral, la F. G. S. P. F., la Ligue de Football Association et la F. C. A. F., groupements qui régissaient le sport du ballon rond, cet excellent principe, dis-je, va donc nous valoir avant peu la réalisation du vœu de tous les « soccers » la Fédération autonome de Football Association. L'œuvre certes est d'importance, mais les dévoués qui en accepteront la responsabilité la mèneront à bien, j'en suis sûr.

Le football association français, dont les progrès au cours des dernières années furent indéniables et qui de tous nos sports compte de beaucoup le plus de pratiquants, manquait jusqu'alors d'unité de direction, d'unité d'action, d'unité de propagande.

Grâce à la réalisation du projet Reichel, c'est aujourd'hui chose faite, l' « Union sacrée » règnera désormais en maîtresse parmi tous les partisans du ballon rond et le succès ne tardera pas à récompenser les promoteurs et, pour le plus grand bien du sport, à couronner l'œuvre entreprise. — GEORGES DRIGNY.

LA COUPE DE CHARLES SIMON

IL est en France une épreuve qui jouit d'un intérêt croissant et qui, plus que de longues polémiques, a plaidé la cause, aujourd'hui gagnée de l'autonomie du football association.

Cette épreuve n'est autre que la classique Coupe de France, grande compétition interfédérale, créée en 1916 par le Conseil du Comité français interfédéral sur le modèle de la fameuse Coupe d'Angleterre et qui pour la durée des hostilités porte le nom du regretté sportsman Charles Simon.

Organisée pour la première fois, la saison dernière, la Coupe Charles Simon, ouverte à tous les clubs sans distinction de fédération, réunissait pour ses débuts 48 engagements (28 clubs de Paris et 20 clubs de province) et se terminait après toute une série d'intéressantes rencontres par la victoire de l'Olympique de Paris — sans contredit la meilleure équipe française de 1918 — sur le Football Club de Lyon.

59 clubs (26 de Paris et 33 de province) s'engageaient, cette saison, dans cette belle épreuve et le premier tour éliminatoire disputé le 6 octobre donnait lieu à 27 matches, 5 exemptions et 6 forfaits.

Parmi les éliminés notables citons le Royal Excelsior, l'Union Sportive Suisse, le Cercle Général d'Entraînement, l'Union Sportive Amicale de Clichy, le Stade Bordelais Université Club et le Lyon Olympique Universitaire.

Les quarts de finale disputés à Paris le 5 janvier furent malheureusement contrariés par un temps épouvantable ; l'Olympique triomphait de justesse du Cercle Athlétique de Paris par deux buts à un, tandis que le Club Athlétique de la Société générale éliminait grâce à une plus grande homogénéité la redoutable Association Sportive Française par quatre buts à un.

La Vie au Grand Air du Médoc triomphait d'autre part, nettement, du Cercle Sportif des Terreaux par trois buts à un et le Stade Rennais Université Club s'assurait péniblement la victoire sur l'Association Sportive Lyonnaise par un but à zéro.

Informations.

L'ASSOCIATION A PARIS

LA venue à Paris d'excellentes équipes anglaises et belges valut aux fidèles spectateurs du football association — de jour en jour plus nombreux — toute une série d'intéressantes rencontres dont la plus remarquable fut sans contredit la belle exhibition que fournit l'équipe de professionnels du Royal Garrison Artillery qui le 1er janvier triomphait aisément par quatre buts à un de l'excellente équipe du Comité de Paris de l'U. I. F. S. A. Notons également parmi les matches les plus intéressants la victoire de l'équipe de la Ligue sur la Base anglaise de Paris, un match nul de l'équipe de la Ligue avec une équipe représentative de Bruxelles et la facile victoire de Paris (U. I. F. S. A.) sur Lyon.

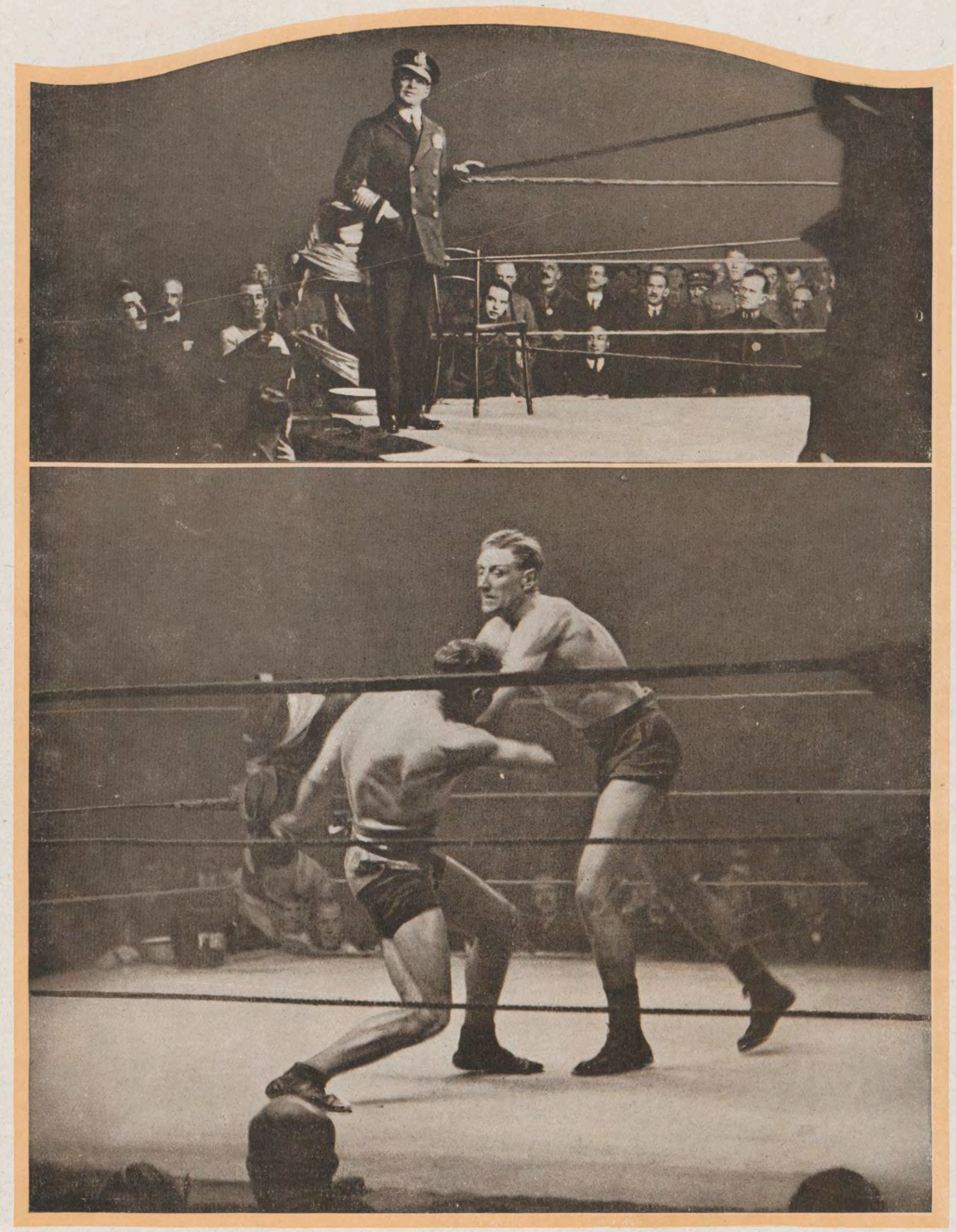
L'ÉQUIPE de France qui va jouer en Belgique contre l'Equipe Nationale belge, le 9 mars, doit être transportée à Bruxelles par un avion 4 moteurs piloté par Frantz qui fut le premier des as de la guerre.

Résultats techniques.

Coupe Simon *(résultats du mois)*. Club Athlétique S. G. bat S. C. Choisy par 5 buts à 1 — Association Sportive Française bat Lyon Saint-Michel par 3 buts à 0. — Racing Club de France bat C. J. Argenteuillais par 4 buts à 0. — Cercle Athlétique de Paris bat Raincy Sport par 18 buts à 1. — Stade Français bat Red Star Amical club par 4 buts à 0. — Olympique bat Gallia club par 7 buts à 2. — Vie a. Grand Air bat Stade Toulousain forfait. — Havre Athlétic Club bat Club Français par 8 buts à 0. — C. J. Terreaux bat F. C. Lyon par 2 buts à 1. — A. J. Lyonnaise bat A. C. Stéphanois par 3 buts à 1. — A. V. J. Auxerroise bat C. S. A. Montluçon forfait. — A J. Brestoise bat Stade Levallois par 4 buts à 3. — Olympique Marseille bat S. C. Marseille par 2 buts à 1. — Stade Rennais U. C. bat C. S. Malcuin Servanais par 4 buts à 3. — U. A. Cognac bat Cadets Bretagne forfait. — S. S. Jean Maci bat S. Troyen.

Autres Résultats.

Le 9 février, le Red Star bat le C. G. par 5 à 4. — Le 16, l'Equipe de Paris bat le Football Club de Rouen par 5 à 3, le même jour à Bruxelles l'Equipe Bruxelloise bat la 8e division Anglaise par 6 à 0. — Le 23 le Standard A. C. bat le C. G. Entraînement par 5 buts à 1, l'A. S. F. bat le C. A. S. Général par 3 à 2, l'U. S. Suisse bat l'Olympique de Paris par 3 à 2, le Club Français et le Red Star font match nul par 3 buts à 3.



LE TROPHÉE DU ROI

Le Trophée du Roi disputé à Londres, permit à Bombardier-Wells de remporter la victoire dans la catégorie des poids lourds sur Seaman Powell (en bas). Depuis, il a été battu par knock-out en 5 rounds par Beckett. — En haut, l'amiral Beatty, sur le ring acclamé par la foule.

DONNÉS A LA FRANCE

DES SPORTSMEN

avec respect que nous rappellerons leurs exploits, c'est avec émotion que sur les aérodromes, les champs de football, les vélodromes, les rings, que sais-je, notre regard dans le vague cherchera vainement la silhouette que nous avions coutume d'applaudir dès que nous l'apercevions, vibrant hommage aux exploits tant de fois enregistrés. Oui, nous nous rappellerons toujours vos carrières splendides, mais ce n'est pas tant comme sportifs, comme phènomènes du muscle que nous vous conserverons dans

NE VERRONS PLUS

leviers les plus puissants de la reconstitution de la nation. Qu'elle n'oublie pas que c'est grâce à tant d'athlètes qu'elle a pu posséder son invincible armée, ses glorieux poilus et qu'elle se rende compte que sans le sport on ne peut avoir une race forte, saine, courageuse, énergique, héroïque jusqu'à la mort.

notre cœur, c'est surtout comme apôtres de l'énergie et du courage de la race.

Puisse votre sacrifice dicter à nos dirigeants la ligne de conduite qui seule sera capable de rendre à notre pays la force dont il a tant besoin après l'hécatombe ! Notre seul espoir est que le chagrin de vous avoir perdus ouvre enfin les yeux de ceux qui président à nos destinées. L'éducation physique obligatoire doit être le premier stade de la vie nouvelle. Qu'elle figure dans les programmes scolaires au même titre que les autres matières. C'est avec la santé et l'énergie que notre jeunesse pourra remplacer ceux qui sont morts pour la France.

LA PROCHAINE LIMOUSINE AÉRIENNE

(DOCUMENTS INÉDITS)

Le F 50 muni de 2 moteurs de 275 HP, à 6 places dont 4 intérieures est un ancien appareil de bombardement pouvant emporter un poids utile de 800 kgs. Sa vitesse est de 150 kil. à l'heure. Le médaillon d'en bas représente un détail de confort sur lequel nous n'insisterons pas.....

L'AMATEURISME

Il existe des sports où le professionalisme est une nécessité ; dans d'autres il doit être toléré ; en rugby il ne peut pas exister. Le rugby est un jeu dur, un jeu dans lequel chacun, tout en mettant au service de son équipe le maximum de son énergie, doit conserver une retenue de bon aloi, une réserve digne, une scrupuleuse honnêteté. Dans la confusion du jeu, alors qu'un homme est à terre, avec quelle facilité peut-on lui donner, en douce si vous voulez bien accepter ce terme, un mauvais coup, un aimable petit coup de pied, un bon coup de poing. Certes, tout professionnel qu'il serait, un joueur pourrait ne pas se servir de ces expédients, et tout amateur qu'il était, n'avons-nous pas connu le type de la fine brute? Néanmoins réservons aux purs amateurs la pratique du rugby ; qui plus est, éduquons-les à jouer en « gentlemen », éliminons de parti-pris ceux qui emploient leur force de façon déloyale, que les membres de la Fédération qui régira le rugby aient le droit de disqualifier à jamais les joueurs brutaux. Epurons notre sport et faisons qu'il reste praticable aux jeunes gens bien élevés. Loin de moi l'idée de limiter le recrutement de nos joueurs, prenons-les dans toutes les classes de la société, mais montrons-nous sévères contre ceux qui par professionalisme ou par défaut d'éducation interdiraient à d'autres plus courtois la pratique de rugby. La beauté de notre jeu tient à ce fait qu'il est un jeu dur, mais un jeu qui, pratiqué entre honnêtes gens est exempt de toute brutalité. Il faut que l'on puisse faire une saison de rugby sans courir le risque trop certain d'être démoli, il faut que ceux qui se consacrent à ce sport par goût, par distraction, puissent reprendre leur travail le lendemain d'un match, solides sur leurs jambes intactes, et le nez droit. Il est impossible d'admettre que des gens, qui ont fait du rugby un moyen d'existence, puissent, eux qui n'ont rien à faire d'autre la semaine durant, mettre dans l'impossibilité de continuer leur métier ou leurs études, les bons amateurs que le jeu dominical distrait de leurs travaux.

Mais pourquoi tout cela ? Y aurait-il des professionnels du rugby ? On le dit — si oui, voulez-vous m'en croire, soyez durs pour eux et durs pour ceux qui les payaient et restons entre nous. JACQUES DEDET.

ECOSSE-FRANCE

Par un beau jour d'hiver, en 1913, les relations amicales que la France et l'Ecosse entretenaient depuis l'année 1910 se sont rompues. L'arbitre du match France-Ecosse, qui se jouait au Parc des Princes, M. Baxter, fut la cause de cette rupture, sa façon d'arbitrer n'eut pas, en effet, le don de plaire au public français et je ne saurais donner un avis absolu pour départager qui avait tort et qui avait raison. Pour mon compte personnel je comprends le mobile qui a fait agir la foule française et j'avoue que les idées de M. Baxter sur l'arbitrage me parurent ce jour-là différer un peu des manières habituelles. La foule eut néanmoins tort de baser sur une impression, juste peut-être, une manifestation antisportive et outrancière.

FORGUES, CAPITAINE DE L'ÉQUIPE DE FRANCE (A DROITE) ET LATTERRADE (A GAUCHE).

Le premier match France-Ecosse avait eu lieu à Inverleith près d'Edimbourg en janvier 1910. Nous fûmes copieusement battus, nos adversaires marquant sept essais contre nous. De même l'avons-nous été deux ans plus tard sur le même terrain. Mais entre ces deux matches se place à Paris la seule victoire que nous comptions jusqu'à ce jour dans un match entre nations. L'équipe de France, sur le terrain de Colombes battait les représentants de l'Ecosse après une partie acharnée. Après une fin de match émouvante, le score était de 16 à 15 en notre faveur et chacun se rappelle l'enthousiasme que Communeau donna à ses hommes, les prouesses de notre camarade Faillot ce jour-là, et l'énergie heureuse de tous les nôtres.

Deux ans après, incident Baxter, rupture diplomatique. La guerre nous a remis d'accord et nous verrons l'an prochain l'équipe d'Ecosse à Paris.

UNE LIGNE D'AVANTS

La 46e division britannique possède une belle ligne d'avants. Les quelques spectateurs qui ont assisté au match joué le 26 Janvier ont pu se rendre compte de la valeur d'un pack solide, homogène et scientifique. Les lignes arrières étaient plus que médiocres, les avants réussirent le match nul. Huit hommes, bien taillés, fortement charpentés, formant une mêlée basse où chacun poussait, où personne ne jouait en embusqué. La mêlée puissante enfonçait ou tournait méthodiquement et sans hâte la mêlée adverse, et maîtres du ballon plusieurs avants se détachaient, unis, de la mêlée, et menaient au pied leurs offensives collectives, combinées d'avance, et toutes procédant du même type. Chez aucun homme on n'a pu noter un désir quelconque de briller aux yeux du public, de fournir un jeu personnel ; non, une action commune, comme si chacun ne jouait pas avec ses jambes propres, mais avec deux jambes au hasard parmi les seize qui conduisaient le ballon.

LE 26 JANVIER LE STADE FRANÇAIS FAISAIT MATCH NUL AVEC LA 46e DIVISION ANGLAISE.

Aux touches, les bras jouaient de même, deux à deux, mais avec ensemble. Vigoureusement, ils happaient le ballon, ils l'engloutissaient en eux, et le laissant couler aux pieds, le dribbling naissait, s'amorçait, et peu à peu prenait corps par l'appoint qu'y apportait chacun.

De la vigueur, de la force, un peu trop peut-être, de l'ensemble ; c'était une belle ligne d'avants.

UN JOLI GESTE

Un de nos camarades, n'avait pas à garder pour la Commission centrale et pour l'Union, une reconnaissance infinie. On pensait même qu'il ne leur vouait aucune tendresse, car on avait été injuste envers lui, injuste envers son club. Or, il se trouve que la C. C. lui demande un service. Que fit notre joueur : il le rendit. Le fait n'est pas si fréquent qu'il ne faille en souligner la portée et Lasserre a eu là un joli geste.

Utile aussi, croyez- moi, ce geste : tout le monde s'est trouvé d'accord pour juger que dans le match Australie-France, Lasserre avait été le meilleur joueur de l'équipe nationale. Quelle plus belle façon de montrer qu'une place vous était due et que c'était une erreur de ne pas vous l'avoir donnée ? J'ai beaucoup aimé cette façon de faire, c'est quelque peu chevaleresque, c'est pittoresque, c'était amusant.

Aussi Lasserre, qui vous êtes montré d'esprit aussi sportif, vous voilà récompensé, et comme vous vous êtes affirmé excellent trois-quarts aile, on vous a sacré demi d'ouverture. Bravo tout de même !

LA POLITIQUE

Dans tout sport, il y a ceux qui pratiquent ce sport, je les aime ; ceux qui le dirigent, je les admire ; ceux qui font autour du sport, de la politique sportive, je les déteste. Il ne faut pas de politiciens du sport, c'est eux qui créent les « affaires » c'est eux qui enveniment les discussions, c'est eux qui vindicatifs, étroits d'esprit et hargneux, font entre les joueurs naître les malentendus. Vous qui avez joué sur tous les terrains de rugby, y a-t-il un joueur de quelque club que ce soit contre lequel vous ayez un grief sérieux, un camarade quelconque auquel vous souhaiteriez mauvaise chance dans ses entreprises, dans sa vie?

A ces adversaires qui ont loyalement défendu leur club, leur ville, leur pays contre le vôtre, n'êtes-vous pas toujours content de tendre la main? Après s'être bien battu, après s'être plaqué, après avoir cherché honnêtement à être vainqueur de son adversaire, quel homme vous paraît plus estimable que lui? Quel, au contraire, vous paraît plus méprisable que cet autre que le sport intéresse plus dans ses résultats que dans ses manifestations, qui joue un match autour d'un tapis vert malhonnêtement, invoquant des, règlements, des procédures. Il n'est pas mon ami, quant à moi, cet homme à côté du sport, qui vaut à son club par sa mauvaise foi et ses vertus processives des victoires tardives acquises après disqualification et je voudrais qu'il ne fût l'ami de personne.

C. G. E. BAT S. F.

Le C. G. E. bat le Stade Français par 6 points à 5 le 24 février. Les lignes arrières pratiquent un jeu ouvert très séduisant à la bayonnaise ; Lamourette tente au début des ouvertures solitaires au ras de sa mêlée, attirant ainsi sur lui la défense adverse, puis il sert au mieux les intérêts de son club par la suite en fournissant à Condom l'occasion de se démarquer et d'amorcer de très brillantes attaques. La ligne de demis du C. G. E. fut excellente, de même furent les deux centres. Le S. F. se défendit bien, sauf dans la seconde partie de la première mi-temps, où tous ses joueurs de lignes arrières, débordés par les attaques incessantes de leurs adversaires tentèrent l'interception, ne plaquant plus. Sans Arrambide, qui fournit comme arrière une partie irréprochable, le Stade eût connu la défaite lourde. Arrambide fut adroit sur le ballon, tourna la touche par des coups de pieds précis et ne rata pas un plaquage, il accomplit ceux-ci dans le style des plus fameux arrières connus.

Très joli match somme toute, malgré le mauvais temps ; les deux équipes jouèrent sans brutalité, mais truquèrent sans cesse sous les yeux d'un arbitre indulgent.

LES ARTILLEURS DE SATHONAY

Une équipe militaire a battu une bonne équipe de club ; sa victoire fut nettement acquise et marque la supériorité qu'elle montra ce jour-là sur le terrain. Servis avec régularité et promptitude par une bonne ligne d'avants, les joueurs d'attaque de cette équipe, artilleurs de Sathonay, se montrèrent tout à fait heureux et divers dans leurs offensives. Le demi d'ouverture et un des trois-quarts centres, Crabos, firent preuve d'adresse, de compréhension du jeu et me sont apparus comme des joueurs de classe. Ils ont le sens de l'attaque sachant se démarquer rapidement, et cueillir le ballon alors qu'ils sont à toute vitesse lancés dans un trou de la défense adverse.

Informations.

Le prochain match France-Ecosse se jouera le 1er janvier 1920, à Paris. La prochaine rencontre, France-Galles se disputera également à Paris mais la date n'est pas encore fixée.

Le match S. C. U. F. Association Sportive Française sera rejoué, ainsi en a décidé la Commission de rugby du Comité de Paris.

La fameuse affaire de corruption de Bordeaux, dans laquelle était impliquée une célébrité Bordelaise, doit être maintenant solutionnée. M. Hemery, chargé de cette affaire, ayant dû déposer un rapport à la fin de février.

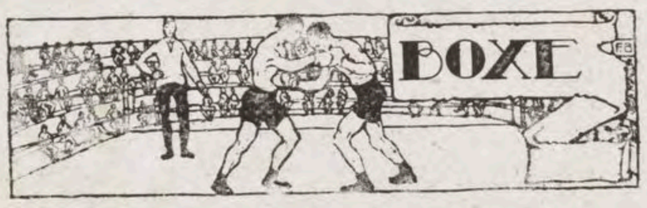
Le match France-Pays-de-Galles de 1920, se jouera très probablement le jour du Mardi-Gras. On ne dira plus que le rugby ne songe pas à l'avenir.

Résultats techniques.

Le 3 février, à Tarbes, le Stade Tarbais et l'Aviron Bayonnais font match nul, rien n'ayant été marqué. A Toulouse, le même jour, le Stade Toulousain, profitant d'une erreur de l'arbitre, bat le C. G. Entraînement par 8 points à 3. Le 11, à Nantes, le S. U. U. F. bat le Stade Nantais par 14 points à 3, et à Bordeaux le Stade Bordelais et le Stade Toulousain font match nul, rien n'étant marqué.

Le 16, à Toulouse, l'équipe de France, qui devait rencontrer le Sud Africain, rencontre à la suite du forfait de ce team le Stade Toulousain qui est battu par 31 points à zéro. A Pau, la Section Paloise inflige 17 à zéro à un quinze d'Afrikanders.

Le 23, à Paris, le C. G. Entraînement bat le Stade Français, par 6 points à 5 et le Racing Club de France, bat le National Rugby Club, par 6 points à rien.



DEUX METHODES

Pendant toute la durée de la guerre, la boxe a fait grève. Ce n'était pas de son plein gré, il est vrai. Mais la Préfecture de Police la considéra comme « attentatoire », — disent les agents — aux bonnes mœurs. Vous comprenez que deux jeunes gens en caleçon de bain se distribuant des horions ne pouvaient être admis à se présenter en public. On eut beau expliquer que le « noble art » était excellent pour la santé, qu'il constituait une merveilleuse école d'énergie et de courage, ce qui n'était pas mauvais en ces temps où il fallait en dépenser quelque peu, rien n'y fit. On refusa les caleçons de bain aux boxeurs et la bienveillante Préfecture n'eut même pas l'idée d'en vêtir des jeunes personnes à qui ils auraient été souvent bien utiles au music-hall.

Il faut croire que notre pauvre pays est en décadence pour que l'on prenne à son égard de telles mesures : la boxe, spectacle malsain. Et quand je dis notre pays, j'exagère, puisque en province la tolérance la plus grande était accordée. Oui, c'est Paris le foyer d'infection dont on ne saurait trop se méfier. Pauvre Paris !

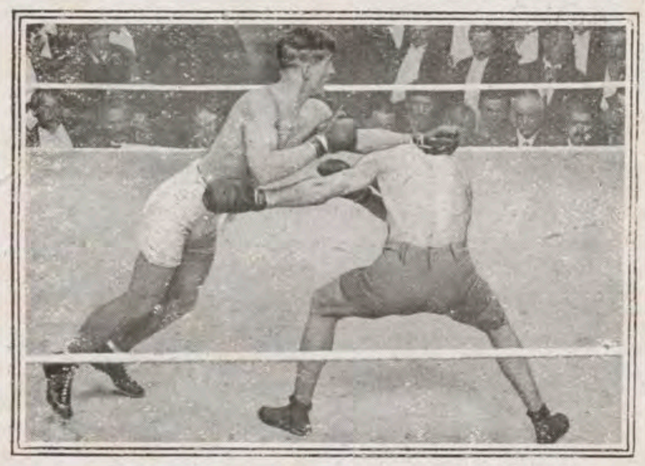
Aussi était-on arrivé à encourager l'hypocrisie. Des combats se déroulaient en séances privées. Il est toujours possible de tourner les difficultés, seule la franchise perd ses droits !

Puis — hurrah ! — les spectacles pugilistiques furent autorisés ! Ah ! nous allons rire, nous allons nous rattraper. Nous n'aurons pas assez de soirées dans la semaine pour assister à ces réunions. Ainsi songeait le placide lecteur en apprenant la bonne nouvelle. Et depuis, chaque jour, il compulse son journal préféré afin de voir où il pourra le soir aller à une représentation de boxe. Il le tourne, le retourne, le lit du début à la fin, puis de la fin au début, voire même à l'envers, et, las, il laisse retomber la feuille qu'il trouve bien mal informée. Mais non, placide lecteur, votre journal est parfait et admirablement renseigné ; vous ne voulez pourtant pas qu'il vous annonce ce qui n'existe pas.

C'est ainsi — et malheureusement bien parisien, — quand on interdisait la boxe tout le monde voulait organiser des matches, maintenant qu'elle est autorisée personne ne désire tenter l'aventure. Comprenne qui pourra. Je vous laisse le soin de conclure, mais, à mon humble avis, des deux méthodes je préfère celle de la Préfecture de Police. Elle était incompréhensible, mais provenait d'incompétences, tandis que l'autre. — Jacques Mortane.

CHAMPION OU NON ?

Un de nos confrères s'est étonné qu'après quatre ans de guerre, on traite encore Georges Carpentier de champion d'Europe poids mi-lourd.



CARPENTIER, VAINQUEUR DE GUNBOAT SMITH, QUI VA ÊTRE OPPOSÉ A DICK SMITH PAR LE *Petit Journal* LE 4 JUILLET, A STRASBOURG.

Et il ajoute qu'avant peu tout le monde sera champion de quelque chose.

Certes nous n'hésiterons jamais à lutter contre cette épidémie qui sévit des multiples championnats, toutefois il nous paraîtrait parfaitement injuste de retirer à Carpentier, sans autre forme de procès, un titre qu'il a, je crois, gagné... à la force du poignet. Je ne pense pas que l'ancien galibot soit responsable de la guerre. Alors voilà un garçon qui a fait son devoir et qui, sous prétexte que l'armistice a été signé, devrait être frustré de ses lauriers ? Allons donc ! Il a vaincu les meilleurs hommes d'Europe de la catégorie et tant qu'il ne sera pas battu, il restera toujours champion. Un de ses rivaux qui malgré deux défaites successives semblait avoir une chance bien minime, il est vrai, de le mettre en échec, Bombardier Wells, vient encore une fois d'être battu. Son adversaire Beckett qui s'était révélé au cours du Trophée du Roi comme un homme endurant mais peu scientifique, l'a mis knock-out à Londres au 5e round. S'il existe maintenant des boxeurs supérieurs à Carpentier, qu'ils triomphent et ils le remplaceront. Tant que cette éventualité ne se sera pas présentée, Carpentier, logiquement et équitablement, aura non seulement le droit, mais le devoir de s'intituler champion d'Europe.

Informations.

Un sportsman bordelais, d'origine anglaise, qui, engagé au début de la guerre dans l'aviation britannique, y a gagné les galons de lieutenant-colonel, après avoir abattu 29 appareils ennemis, a l'intention d'organiser de grands combats de boxe en Angleterre, en France, voire même en Amérique. Le premier mettrait aux prises notre grand champion poids plume Ledoux, après un séjour de quatre ans et demi dans les tranchées, à la merveille anglaise Jimmy Wilde ou à son récent vainqueur — plus lourd — l'Américain Pal Moore.

JACK DEMPSEY QUI DOIT MATCHER JESS WILLARD.

Jess Willard, le champion du monde poids lourd, finira peut-être par accepter de rencontrer son rival Jack Dempsey. Mais quand ? Mais où ? Mais pour combien ? On parle du 4 juillet. On déclare que Willard recevra 500.000 francs. Au dernier moment pourtant... Enfin, attendons !

Une pléiade de boxeurs américains de valeur se trouve en France en ce moment. Pourquoi nos organisateurs n'y font-ils pas appel ? Jadis, ils les faisaient venir à grands frais, maintenant ils sont là, sans qu'on soit contraint de leur signer des contrats de longue durée.

Résultats techniques.

·ɾ Le 6 février, à New-York, Pal Moore bat Mac Goory, aux points, en 10 rounds ; le 7, Criqui knock-out Kid Sullivan en 2 rounds à Paris, le même jour, Mike Gibbons bat Géo Chip aux points au 10e round ; à Dululh, le 12, Seaman Edie Stevens knock-out Ted Day au 9e round, et Sid Watley force Frank Moran à abandonner ; le 12 février, à Pittsburg, Peter Herman, champion du monde des poids bantams, bat facilement Patsy Scaolon aux points en 10 rounds ; le 14, en Amérique, Joé Jeannette obtient, en 8 rounds, la décision contre Cowler ; Francis Rossi bat Fred Jack aux points, en 20 reprises, au Ring de Londres, et le poids mouche Finney a le meilleur sur Tingle dans un combat de 10 rounds disputé en Australie.

·ɾ Le 27 février, à Londres, Beckett met Bombardier Wells knock-out au 5e round.

·ɾ Le 28 février, à Paris, au National Sporting Club, Dupré bat Dorgueille aux points en 10 rounds, et Vittet après un très beau combat oblige Denis à abandonner à la 10e reprise.

ENCOURAGEONS LA NATATION

Le 25 décembre dernier, 17 nageurs dont 2 nageuses, — saluons, — ont traversé la Seine, là où largement elle coule, au pont Alexandre III.

Et pour voir et admirer ces 17 tritons, plus de 10.000 personnes, emmitouflées de chauds vêtements, s'étaient donné rendez-vous.

Quand donc la Natation deviendra-t-elle obligatoire dans les écoles ? La Natation enseignée dès l'école ce serait l'enfance, toute l'enfance initiée à l'hygiène par un exercice, un jeu, un sport, — peu importe le nom,— sain, facile et à la portée de tous. La grande guerre, cela est un fait, a aidé à l'éducation sportive de la foule. Les sportifs ne sont plus des acrobates et des forains, mais des jeunes gens épris de grand air, amoureux de l'effort, marchands d'énergie, de ténacité et de persévérance.

Plus tard, espérons-le, cette éducation de la foule nous donnera les résultats que nous recherchons depuis si longtemps et nous permettra de lutter à armes égales contre les grandes nations sportives.

En attendant, pour la huitième fois, notre bel athlète Gérard Meister, s'attribua la victoire sur des concurrents dont la valeur n'est plus contestable : Pernot, Rigal, Pouilley du côté français ; Schell et Sanderson, côté

UN TRIO DE CHAMPIONS : MEISTER, 1er DE LA COUPE DE NOËL, PERNOT ET RIGAL (2e), SES DEUX MERVEILLEUX ADVERSAIRES.

américain. Victoire indiscutable remportée dans un style de grand champion. Gérard Meister, 10 fois champion de France, mutilé de la guerre, a droit à notre admiration.

C'est vrai, j'allais omettre de vous dire que notre national champion avait guerroyé !

Depuis quatre ans, évidemment, cela est arrivé à bien des hommes. N'empêche que Meister, fantassin des tranchées, quoique champion, se battit comme un Français !

Outre tout cela, il continue de faire du sport et de gagner des épreuves. — Henry Decoin.

RECORDS DE NATATION

Les records du monde au 3 août 1914, étaient les suivants :

100 yards = 91 m. 438, par C. M. Daniels, en 55 s. 2/5.
500 yards = 457 m. 328, par B. B. Kiéran en 6 m. 7 s. 1/5.
1 mile. = 1.609 m. par B. B. Kieran en 23 m. 16 s. 4/5.

Records de longue distance :

1 heure. 3 kil. 431 par Geo Read, Australien.
6 heures. 16 kil. 300 par Bougoin, Français, (1er septembre 1906).
12 heures. 23 kil. 775, par Bourgoin, Français.
24 heures. 44 kil. 660, par Burgess, Anglais.

Le record de France des 100 mètres est détenu par Gérard Meister qui a couvert la distance, avec virage au 50 mètres, en 1 m. 10 s.

Le record du monde de séjour sous l'eau est toujours détenu par l'Américain Enoch. Le 28 mars 1896. Enoch fit un séjour sous l'eau d'une durée de 4 m. 46 s. 1/5.

Ce record fut approché par le fameux champion professionnel français Pouliguen qui résista sous l'eau 4 m. 31 s.

Dans la même spécialité, une femme, Miss Amic Johnson, en 1889, résista sous l'eau pendant 3 mr. 18 s. 1/4.

A Londres, en 1908, aux Jeux Olympiques, le Suédois H. Jahannson, champion amateur, parcourut sous l'eau 83 mètres 7 !

Le champion français Pouliguen effectua un parcours sous l'eau de 87 mètres en 1 m. 47 s. 4/5.

C'est le record du monde.

Résultats techniques.

·ɾCoupe de Noël. — 1er Meister 2 m. 19 s. ; 2e Rigal 2 m. 25 s. ; 3e Pouilley 2 m. 30 s. ; 4e Schell, loin ; 5e Sanderson, loin.
·ɾ Les autres concurrents, emportés par le courant, gênés par le froid, ont été repêchés par les barques des sauveteurs.

LE CARNET DE VOL DE GUYNEMER

Commenté par Jacques MORTANE

Nous avons la bonne fortune, grâce à l'amabilité du père de l'As des As français, de pouvoir publier des documents sensationnels. C'est le récit absolument inédit des 53 victoires officielles de Guynemer d'après ses carnets de vol.

Nous nous permettrons d'accompagner cette publication de quelques commentaires, le héros étant parfois un peu trop laconique. D'ailleurs, ce que j'ajouterai sera encore de Guynemer, puisque étant le résumé de conversations qu'il eut avec moi et au cours desquelles il me conta tous ses succès.

Les lignes initiales du premier carnet de vol sont ainsi conçues :

25 JANVIER 1915. *Corvées de neige.*

28 JANVIER 1915. *Corvées de neige.*

29 JANVIER 1915. *Conférence et corvée de neige.*

30 JANVIER 1915. *Corvées à l'aérodrome Blériot.*

31 JANVIER 1915. *Corvées à l'aérodrome Blériot.*

Ces cinq journées ne faisaient pas prévoir, à vrai dire, que l'élève pilote deviendrait glorieux entre tous. Ce n'est que le 1er février qu'il accomplissait sa première sortie sur Blériot rouleur, pendant 10 minutes. Puis l'entraînement devenait plus aérien et c'est avec un bagage de 90 heures 05 de vol à son actif que, le 9 juin 1915, le caporal Guynemer faisait son apparition à l'escadrille des Cigognes à laquelle il était affecté. Il était animé d'une volonté que rien ne pouvait altérer, mais son air de « petite fille » le faisait considérer un peu comme l'enfant gâté. Il ne le voulait pas. Ce qu'il désirait, c'était montrer qu'il était un homme. Vite il prouva qu'il était un héros.

Au début, il fait un peu de tout : reconnaissances, réglages d'artillerie, deux missions spéciales (il s'agit dans ce genre de travail d'aller déposer dans les lignes ennemies un espion et de revenir seul), bombardements même et chasses sans résultat. A cette époque, les escadrilles étaient encore bonnes à tout faire ! C'est le 19 juillet 1915 que Guynemer remporte son premier succès. Voici comment il le raconte :

« *Départ avec Guerder sur un Boche signalé sur Cœuvres, le rejoins sur Pierrefonds : tiré un rouleau, mitrailleuse enrayée, puis désenrayée. Le Boche fuit et atterrit vers Laon. A Coucy, nous faisons demi-tour et voyons un Aviatik se dirigeant à* 3.200 *mètres environ vers Soissons. Nous le suivons et, dès qu'il est chez nous, nous piquons et nous plaçons à* 50 *mètres dessous, derrière et à gauche. A la première salve, l'Aviatik fait une embardée et nous en voyons un éclat sauter. Il riposte à la carabine, une balle dans l'aile, une balle érafle la main et la tête de Guerder. A la dernière salve, le pilote* s'effondre dans le fuselage, *l'observateur lève les bras et l'Aviatik tombe à pic, en flammes, entre les deux tranchées. Nous atterrissons à Sarrière-l'Evêque. Les Boches nous canonnent. En emmenant l'appareil plus loin, je casse l'hélice sur un tas de foin. Départ à* 2 *heures pour Vauciennes, Védrines pilotant l'appareil.* 2 *heures* 25 *de vol,* 3.700 *mètres d'altitude,* 10 *minutes de combat entre* 20 *et* 50 *mètres.* »

Enhardi par ce succès qui lui vaut la Médaille militaire, Guynemer cherche à en remporter de nouveaux, mais n'est pas très heureux pendant quelques mois. Les avions ennemis, il est vrai, étaient difficiles à trouver à cette époque et les enrayages étaient si nombreux qu'on ne pouvait jamais être sûr de pouvoir terminer un combat sans être aux prises avec sa mitrailleuse.

C'est entre son premier et son second Boche que le jeune champion accomplit ses deux missions spéciales, dont la deuxième dans des conditions particulièrement dramatiques. Il les note en ces termes sur son carnet :

« 23 SEPTEMBRE 1915. *Mission spéciale,* 3 *heures, trois mille mètres.* »

« 1er OCTOBRE 1915. *Mission spéciale.* 2 *heures* 45, *trois mille sept cents mètres.* »

L'AVANT-DERNIER VOL DE GUYNEMER

La veille de sa mort, Georges Guynemer, l'as des as, eut une panne et dut atterrir sur un aérodrome belge où il passa la journée.

Pas un mot de plus, ce qui prouve la simplicité de cet adolescent qui aurait pu, après avoir vécu tant d'émotions, inscrire quelques lignes dans lesquelles il aurait donné ses impressions. Non, il ne pense jamais au danger passé, il ne songe qu'au succès futur.

Il exécute encore plusieurs bombardements dont un remarquablement réussi :

« 2 OCTOBRE 1915. *Bombardé la gare de Noyon sur monoplace Morane-Saulnier. Lancé* 9 *obus de* 75. *Constaté une très forte explosion dans les hangars situés le long de la voie côté N.-O. Attaque à deux reprises un Boche qui, à chaque fois, s'éloigne rapidement aux premiers coups de mitrailleuse.* 1 *heure* 30, 3.100 *mètres.* »

Le lendemain, il fait deux bombardements, tous deux sur la gare de Chauny : l'un de 2 heures 15, à 3.200 mètres, l'autre de 2 heures 30 à la même altitude :

Et voici un combat où, pour éviter la riposte de l'adversaire, il se met juste au-dessous de lui afin de désenrayer son arme.

« 6 NOVEMBRE 1915. *Protection de reconnaissance. Attaqué à Chaulnes un L. V. G.* 150 *chevaux. Mitrailleuse bloquée (ressort de percussion faussé). Tentative de tir à* 40 *mètres de côté, puis à* 2 *mètres dessous. En virant pour m'éloigner, j'accroche l'aile droite du Boche. Résultat : un peu de toile arrachée, une balle au-dessus de la tête dans le plan supérieur.* 1 *heure,* 3.500 *mètres.* »

Un autre combat où la mitrailleuse collabore avec l'ennemi :

« 28 NOVEMBRE 1915. *Ronde de chasse. Attaqué un Boche (à* 2.000 *mètres) qui se défend à la mitrailleuse.* 4 *ou* 5 *enrayages. Le Boche pique de* 500 *mètres. Après rechargement, nouvelle attaque.* 2 *enrayages, le dernier définitif, un éjecteur ayant sauté. En somme* 7 *ou* 8 *tirs entre* 50 *et* 100 *mètres. Tiré* 60 *coups. Atterrissage à Moreuil.* 1 *heure,* 2.500 *mètres.* »

C'est enfin la seconde victoire :

« 5 DÉCEMBRE 1915. *Ronde région Compiègne. Vu deux avions à* 3.200 *mètres vers Chauny. J'attaque le plus élevé au moment où il arrive à Bailly. Je tire* 15 *coups à* 50 *mètres. Le Boche tire deux fois, mais je me mets dessous et tire* 30 *coups à* 20 *mètres. Le Boche* vrille et tombe *à* 900 *mètres au nord de Bailly, contre le bois Carré. Atterrissage à Compiègne.* 1 *heure* 30. 3.200 *mètres.* »

Ce que n'ajoute pas le vainqueur sur son carnet, c'est qu'au cours de la chute, dans un rétablissement brusque de l'Aviatik livré à lui-même, l'un des deux passagers était projeté en dehors de la nacelle et allait s'écraser loin de l'avion.

Le troisième succès ne se fait pas attendre longtemps :

« 8 DÉCEMBRE 1915. *Repérage de la ligne stratégique Roye-Nesle. En descendant, aperçu avion allemand haut et loin de ses lignes. Au moment où il passe les lignes à Beuvraigne, je lui coupe la retraite et le prends en chasse. Je le rejoins en* 5 *minutes et tire* 47 *coups de Lewis à* 20 *mètres derrière et dessous. L'avion ennemi, un L. V. G.* 165 *ch. probablement, pique, prend feu et se retourne et* va tomber en plané sur le dos *à Beuvraigne, déporté par le vent d'Ouest. Le passager tombe à Bus, le pilote à Tilloloy. Atterrissage à Grovillers (47e compagnie). 2 heures* 15, 3.200 *mètres.* »

L'ennemi, au moment où il avait reçu la décharge mortelle, s'était retourné complètement. Au cours de ce looping inattendu, l'observateur avait été projeté dans le vide, de 3.200 mètres de hauteur. L'appareil s'enflammait aussitôt après et tombait. A 1.500 m., le pilote était à son tour lancé dans le vide, sa ceinture consumée par le feu libérait un cadavre en se rompant. L'appareil se brisait à 100 mètres de nos lignes. En voyant la chute, les soldats allemands sortaient de leurs tranchées pour aller auprès de l'avion qui avait fait explosion avec ses bombes. Notre artillerie ouvrait le tir. Les ennemis se réfugiaient dans une maison que nos obus démolissaient enfouissant sous les décombres les soldats ennemis. De telle sorte qu'au succès aérien s'était ajouté une victoire de l'artillerie !

Guynemer traverse une série heureuse : le 14, il remporte un nouveau succès, soit 3 en 7 jours, à une époque où les avions éprouvaient une certaine difficulté à trouver le gibier.

« 14 DÉCEMBRE 1915. *Accompagne la V. B.* 108 *au bombardement d'Hervilly. Attaque deux Fokker. L'un* tombe en vrille *après avoir essuyé le feu de Bucquet et le mien à bout portant. Combat avec le second : un culbuteur enlevé, une pipe crevée, une balle dans l'hélice, une dans la roue droite, une dans le fuselage entamant un câble de profondeur, une dans le gouvernail.* 1 *heure* 55, 3.000 *m.* »

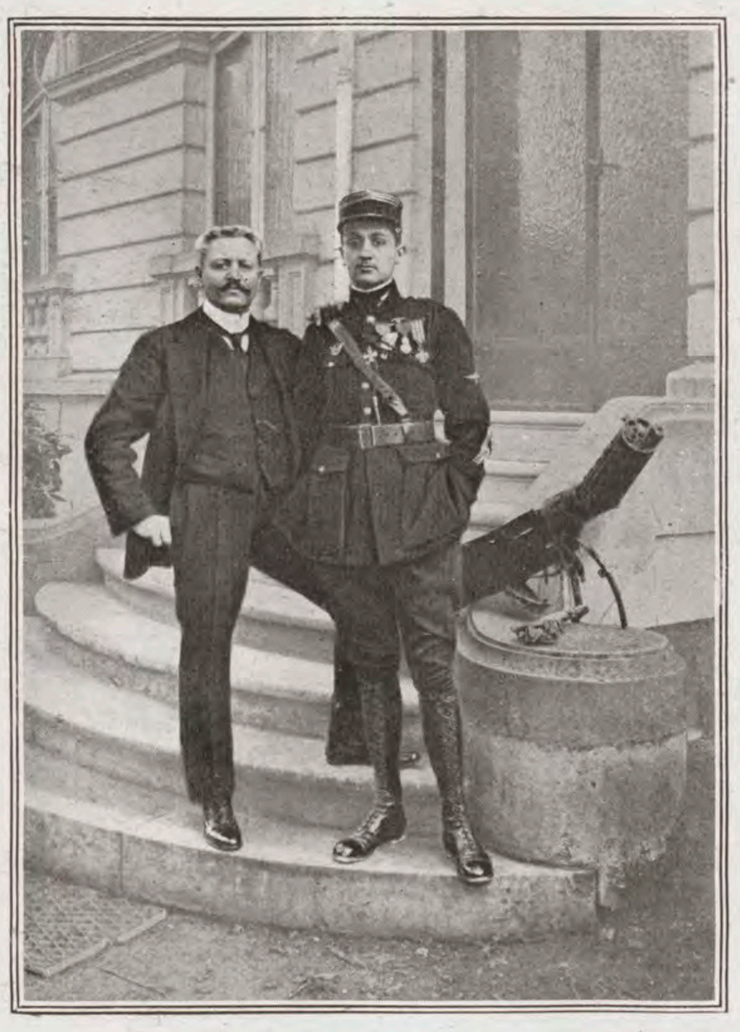
Le second combat avait failli mal finir pour Guynemer : le Fokker et lui tournaient l'un autour de l'autre en dépassant la verticale et séparés de 10 mètres à peine. Véritable ballet aérien, mais quel ballet ! Les adversaires se mitraillaient sans relâche et un télescopage fatal se produisait presque. Guynemer sautait littéralement par-dessus l'Allemand. Ses roues ne passaient pas à plus de 50 centimètres de la tête de l'ennemi qui, écœuré, abandonnait la lutte.

La cinquième victime qui fera passer au communiqué le nom de l'as se fait un peu attendre. La Légion d'honneur vient prendre place sur cette jeune poitrine.

Elle datait du 24 décembre, jour où le héros avait vingt ans, et ne mentionnait pas les 3e et 4e victimes. Déjà Guynemer allait plus vite que les récompenses !

C'est le 3 février 1916, que celui-ci obtient son 5e Boche et passe en même temps au 6e. Son premier coup double est réussi dans des conditions particulièrement remarquables :

« 3 FÉVRIER 1916. *Ronde région Roye-Chaulnes. Attaqué à* 11 *heures* 10, *un L. V. G. qui riposte à la mitrailleuse. Tiré* 47 *coups à* 100 *mètres. L'avion ennemi* pique très fort dans ses lignes en fumant. *Perdu de vue à* 500 *mètres du sol. A* 11 *heures* 40, *attaqué un L. V. G. (avec une Parabellum) à* 20 *mètres derrière. Ce dernier vire et pique en spirale, poursuivi* à bout portant jusqu'à 1.300 mètres *(tombé à* 3 *kilomètres des lignes). Je le suis et le perds de vue. (Cet avion avait les ailes de la teinte jaune habituelle, le fuselage de la teinte bleue du Nieuport et semblait profilé comme celui des monocoques). A* 11 *heures* 50, *attaqué un L. V. G. qui* pique immédiatement *dans les nuages où il disparaît. Atterrissage Amiens.* 2 *heures* 30. »



LE PÈRE ET LE FILS

M. Guynemer et son glorieux enfant dans la villa familiale de Compiègne où l'as allait souvent se reposer.

Deux de ces trois succès étaient homologués à Guynemer, les trois témoignages nécessaires étant obtenus par la suite.

Le surlendemain nouveau triomphe, le 7e :

« 5 FÉVRIER 1916. *Ronde région Roye-Chaulnes. Attaqué un L. V. G. devant Frise au moment où il rentre dans ses lignes. Abordé de face, viré dessus. Tiré à* 20 *mètres derrière* 45 *coups. Le Boche fait une embardée et pique verticalement en dégageant une fumée noire (combat vu par Benoît de la C-4). Le Boche* s'abat en feu *entre Assevillers et Herbécourt (vu par une batterie antiaérienne et par le groupe d'artillerie du commandant de Miribel). Atterrissage à Moreuil.* 2 *heures* 35, 3.300 *mètres.* »

Le lendemain, Guynemer part en permission. Dès son retour, il recommence à faire la chasse aux Boches. Et bientôt une citation fait allusion à un combat particulièrement dur et à une nouvelle victoire, la 8e, remportée le 12 mars :

« *Le 6 mars 1916, a livré à un avion allemand un combat au cours duquel son avion, ses vêtements et ceux de son observateur ont été criblés de balles. Le 12 mars 1916, a attaqué un avion allemand biplace et l'a abattu dans les lignes françaises. 21 combats aériens depuis 8 mois : 8 avions allemands abattus, dont 7 à l'intérieur ou à proximité des lignes françaises.* »

Voici en quels termes l'as se contentait de relater ces deux aventures sur son carnet :

« 6 MARS 1916. *Ronde région Ressons. Attaqué un L. V. G. Plusieurs tirs à* 30 *mètres* 7 *balles dans l'appareil, tuyauterie coupée, longeron supérieur gauche touché. Le Boche peut rentrer. Atterrissage à Estrées. Observateur : lieutenant de la Pressange.* 1 *heure* 30, 3.300 *mètres.* »

Quant à la victoire, elle n'est pas contée avec plus de détails :

« 12 MARS 1916. *Ronde Chaulnes-Lassigny. Vu coups de canon sur Compiègne, coupe la retraite du Boche (L. V. G.). Il ouvre le feu à* 100 *mètres. Je tire à* 15 *mètres, trois enrayages (rouleau américain) à* 10 *mètres, tiré* 30 *coups. L. V. G. prend la verticale en feu et* s'abat devant Thiescourt à 1.000 mètres de nos lignes. *Atterrissage près du front, puis Estrées, puis Breuil.* 1 *heure* 45, 3.400 *mètres.* »

Le sous-lieutenant Guynemer est appelé sur le front de Verdun où la bataille fait rage, mais juste le lendemain de son arrivée, il est blessé pour la première fois :

« 13 MARS 1916, *Ronde Verdun, attaqué groupe de quatre L. V. G., tiré à* 60 *mètres et manqué. Escale d'essence à Vadelaincourt.* 2 *heures* 30, 3.200 *mètres.*

Départ sur escadrille boche signalée vers Revigny. Rien vu. Ronde région d'Argonne. Attaqué L. V. G. Arrivé à 20 *mètres, de profil, sans être vu. Viré dessous, entraîné par élan du* 13 *mètres* (1). *Piqué pour recharger. Un quart d'heure après, attaqué deux Boches arrivant face à face. Abordé le premier de trois quart avant. Tiré à* 10 *mètres en visant dessous. A ce moment, il tire aussi. Longeron (supérieur) arrière droite coupé, câble entamé, montant avant droite de la cabane coupé (deux éclats dans la figure), pare-brise haché, plusieurs balles dans les plans et deux balles dans le bras gauche. Je pique fort, le deuxième Boche ouvre le feu et me manque. Bon atterrissage à Brocourt. Pendant cette ronde un N.* 1104 *à tourelle semble me tirer dessus, à* 60 *mètres, puis pique vers son terrain.* 2 *heures,* 3.000 *mètres.* »

(A suivre.)

(1) Le monoplace Nieuport 13 mètres, qui venait de faire son apparition et dépassait comme vitesse les avions ennemis les plus rapides.

DES PISTES COUVERTES

DURANT la saison d'hiver le cross prend la place des courses sur piste et concours athlétiques. Il est regrettable que les champions de vitesse ou de demi fond ne puissent continuer à s'entraîner légèrement durant cette période et soient obligés, afin d'entretenir leur forme, de se livrer à des sports dans lesquels ils risquent de se démettre un membre ou de se claquer une articulation. C'est ce à quoi peuvent s'attendre nos as de

L'ÉQUIPE DE CROSS-COUNTRY DU R.C.F. QUI COMPTE PLUS DE 100 COUREURS.

la course en pratiquant le football association ou rugby, le patinage, le hockey, en un mot tous les sports que nous qualifions d'hivernaux, faute de pistes couvertes comme il s'en trouve en Amérique.

En faisant cette remarque je ne veux point déconseiller à nos champions la pratique du rugby ou autres sports, mais uniquement attirer leur attention sur ce que je trouve dangereux pour leur spécialité.

Le champion est nécessaire, il doit donc se conserver comme on conserve un cheval de course, c'est-à-dire prendre toutes les précautions nécessaires afin de ne point craindre la moindre détérioration à sa machine. Bien entendu pour la grande masse des pratiquants il n'est point mauvais de suivre la ligne de conduite actuelle, faire du football l'hiver et de la course dès que la saison est propice, car pour ceux qui ne sont point entre les mains d'entraîneurs spécialistes, il est fort dangereux de pratiquer par le froid des exercices de détente brusque sans aucune préparation.

Si nous avions des pistes couvertes, nous ne verrions plus des joueurs de football incapables de s'entraîner par le moindre mauvais temps.

Souhaitons que le prochain hiver nous puissions avoir des pistes couvertes. — GÉO ANDRÉ.

EN FAVEUR DU CROSS

NOUS avons été à même de constater, à Paris du moins, un gros effort en faveur du cross-country. Malheureusement notre capitale semble avoir le monopole de ce sport. Pourquoi ? J'aurais aimé voir des centres comme Marseille, Bordeaux, Nantes, le Havre, Tours, Toulouse, etc. prendre ce sport en plus grande considération. Peut-être les clubs provinciaux pratiquent-ils en catimini, mais alors dans ce cas comment se fait-il qu'il ne se trouvent point d'organisateurs pour des matches : S. B. U. C. contre R. C. F., C. G. E. contre O. L., etc., où chaque équipe de club comprendrait une trentaine de coureurs. Nous voyons bien des matches de telle sorte en football, pourquoi ne les verrions-nous point en cross-country.

Non, nos clubs provinciaux délaissent entièrement ce beau sport d'hiver. C'est une grosse faute de leur part.

LE RÉVEIL DU CROSS-COUNTRY

L'année 1919 voit la reprise des épreuves de cross-country, sport à peu près complètement délaissé par nos dirigeants de guerre.

Et cependant la course à travers la campagne constitue, à elle seule, une rude école pour l'entraînement du soldat.

Loin de lui nuire, la guerre aurait dû mettre en vedette le cross-country.

Mais il aurait fallu à la tête de nos fédérations des hommes actifs et convaincus, et malheureusement la mobilisation nous priva des meilleurs concours.

A ce propos nous avons plaisir à voir réapparaître sur la scène athlétique un homme qui joua jadis, il y a tout près de vingt ans, un rôle important, en créant une belle animation — de nos jours inconnue — autour des compétitions de clubs.

Avé qui fut le manager habile des équipes de la Société athlétique de Montrouge et des champions Gaston Ragueneau, Champoudry, L. Bouchard, etc., dirige en personne depuis le début de cette saison la section athlétique du Racing Club de France.

Déjà, il a manifesté sa présence en créant au Racing une école de cross-country qui compte actuellement tout près de 100 coureurs. Ce chiffre me laisse rêveur, car je me souviens avoir eu beaucoup de peine à trouver assez de coureurs dans toute la France pour effectuer le Relai Province-Paris projeté à l'occasion de la manifestation de Longchamp en l'honneur de la classe 20, le 20 octobre dernier.

Nous devons également à Avé le réveil de la belle et classique épreuve Versailles-Paris — dénommée pompeusement Derby de la Victoire — qui groupa 607 engagés.

En cette circonstance il remua tout le monde, obtint les concours militaires par l'entremise du Comité National de l'Education physique et de l'Hygiène sociale : vestiaire à Versailles dans une caserne, service d'ordre militaire, au départ et à l'arrivée, montage d'un hangar Bessonneau au

QUATRES CHAMPIONS : DE GAUCHE A DROITE KEYSER, BROSSARD, DENIS, VERMEULEN

Vélodrome du Parc des Princes où se fit l'arrivée à la mi-temps du match international de Football Rugby France-Australie. Vingt mille spectateurs assistèrent ainsi à l'empoignade Vermeulen-Denis.

Informations.

DENIS, notre actuel champion de cross, débuta en 1907. Il fit sa première course officielle dans une épreuve de 10 kilomètres sur route où il fit triompher les couleurs de l'A.S.N. Il gagna le Marathon de Lorraine (Pont-à-Mousson-Nancy, 28 kilomètres) en 1 h. 44, puis triompha dans le Tour de Nancy. Il se consacre ensuite à la piste et s'entraîne au Stade Lorrain sous les excellents conseils de Rollot, Schiner et Fossey. Il est successivement champion et recordman de Lorraine de 800 mètres, 1.500, 4.000, 10 kilomètres sur pistes de cross. Il vient à Paris pour gagner le 1.500 mètres du prix Blanchet, 2e catégorie en 4 m. 16". Il participe ensuite à de nombreuses épreuves et se classe toujours aux places d'honneur, derrière Keyser et Arnaud. Il est 3e du championnat de Paris de cross et 4e du championnat de France de cross de 1914, 2e du Challenge du Mille de 1914 derrière Keyser, 2e des Français au Cross des Cinq nations de 1914.

JOHN HELLBUTH, notre jeune champion de 800 mètres, a commencé son entraînement en vue des grandes épreuves organisées par le *Petit Journal* à Strasbourg.

Résultats techniques.

3 février. — Denis gagne la Coupe de Paris (10 kil.) en 39 m. 41 s.

16 février. — Keyser gagne le challenge Aycaguer à Lyon, Hofstetter s'adjuge le prix Pauly (7 kilom. en 28 m. 45 s.), et Heuét triomphe dans le challenge de l'Avenir, 6 kilom. en 19 m 25 s. 2/5.

ÉTUDE RÉTROSPECTIVE

UNE ère nouvelle semble s'ouvrir à la pratique des sports en plein air; de différents côtés se forment et s'organisent des comités de propagande et il faut espérer que de tous ces efforts sortira une aide efficace qui donnera un nouvel essor au beau sport de l'aviron.

Les sociétés nautiques ont été durement éprouvées pendant la période sanglante ; que de chers disparus dont le souvenir survivra à la mort glorieuse, et ce sera encore honorer leur mémoire en aidant à la diffusion d'un sport qu'ils aimèrent entre tous.

LE GRAND CHAMPION FRANÇAIS DELAPLANE.

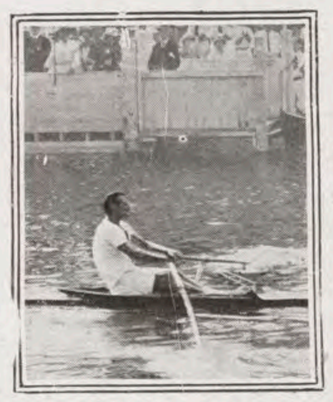
Le canotage, qui s'acclimata en France vers 1840, eut d'illustres parrains : Théophile Gautier, Alphonse Karr, Léon Gatayes, puis le vicomte de Chateauvillard, Guy de Maupassant lui consacrèrent des pages enthousiastes et vantèrent ses bienfaits.

Mais il eut à vaincre bien des préjugés.

Depuis cette époque bien des sociétés nautiques se sont fondées en France, mais le nombre de leurs adhérents n'augmente pas d'une manière sensible ; c'est que les bienfaits et les plaisirs que procure l'aviron, ne sont pas assez connus du grand public, sinon ce sport tiendrait une des premières places parmi les sports au grand air.

On peut véritablement dire de cet exercice qu'il est à la portée de tous par sa graduation, il convient aux deux sexes et à tous les âges par la variété de ses manifestations, et c'est en action joindre l'utile à l'agréable.

Mettant en action ce précepte du sage : « Joindre l'utile à l'agréable », tous ceux qui ont goûté le charme si prenant de ce sport ne l'ont plus jamais volontairement quitté. Ce qu'il importe de bien mettre en valeur, c'est que l'aviron est un des sports les plus complets qui existent ; non seulement il développe en harmonie toutes les parties du corps en adresse et en souplesse autant qu'en puissance, mais il développe aussi les qualités de sang-froid et d'énergie si nécessaires à l'homme.



LE MEILLEUR RAMEUR ITALIEN : SINIGAGLIA.

Pour la jeunesse athlétique, avide d'émotions et de joutes, pour le rameur qui brigue les lauriers de la victoire, il est alors un exercice toujours rude, parfois pénible, vértable école de discipline, non pas aveugle, mais librement consentie, d'abnégation, où à force de se vaincre on apprend à vaincre les autres.

Certes il n'est pas donné à tous les rameurs de devenir un champion à l'égal de Delaplane ou de Sinigaglia, mais dans la pratique de l'aviron, ils puiseront d'une façon certaine le courage et la santé. — ALEXANDRE LEIN.

Informations.

LA traversée de Paris qui se disputera le 21 avril, verra aux prises plusieurs équipes étrangères, une italienne, une américaine, une anglaise et Dibble, le fameux champion du Canada, prendra le départ.

LE TENNIS RENAIT

Les grands tournois de lawn-tennis, qui depuis 1914, avaient disparu (et pour cause) des calendriers sportifs, vont reprendre cette année leur essor d'avant-guerre.

Déjà la France a envoyé son engagement dans la « Coupe Davis » véritable championnat du monde des Nations, où elle a d'ailleurs, une toute première chance cette année.

Quant aux championnats nationaux, si la date précise, n'en est pas encore fixée, il est certain, qu'ils se disputeront cet été, probablement entre juin et juillet comme auparavant.

En dehors de ces épreuves officielles, le Tennis Club de Paris, annonce pour Pâques, la reprise de son grand tournoi d'avant-guerre, qui fut pendant longtemps, la seule épreuve importante sur courts couverts en France

LE CHAMPION AUSTRALIEN DISPARU, WILDING, ET LORD BALFOUR.

D'un autre côté, comme il eût été injuste, que le tennis, ne figurât pas, dans la grande manifestation sportive qui se déroulera à Strasbourg, le *Petit Journal*, promoteur de cette fête du muscle, s'est décidé, d'accord avec l'Union, à y organiser, au commencement de juillet des championnats internationaux. Une huitaine de joueurs, de chaque nation alliée, seront invités à y participer.

Entre temps, les championnats du monde sur l'herbe, se dérouleront à Wimbledon ; nul doute que les joueurs français, ne s'y rendent nombreux, pour y disputer ces épreuves, célèbres dans le monde du tennis.

Voilà pour la première partie de la saison. On peut ainsi se rendre compte, par ce court exposé, que, si le tennis a été longtemps arrêté, il va repartir de plus belle cette année et que bientôt, il aura repris sa place parmi les autres sports athlétiques. — William H. Laurentz.

LES DISPARUS

Au point de vue des pertes, le tennis, s'il a eu moins de joueurs tués, pendant cette guerre, que certains autres sports, tel le rugby, par exemple, n'en a pas moins été très sérieusement éprouvé.

Tout d'abord, Wilding, qui s'était engagé, dès le début des hostilités, dans les auto-mitrailleuses de l'armée anglaise et qui fut tué en 1915 aux environs d'Ypres. Wilding était, incontestablement le « champion », car s'il a été battu quelquefois (quel est le joueur à qui cela n'est jamais arrivé ?) on peut dire, que, pendant une dizaine d'années, il fut toujours sur la brèche, jouant la plupart des grands tournois, dans le monde entier et les gagnant presque toujours. C'est, certainement, depuis la mort de Doherty, la plus grosse perte que le tennis ait faite.

Un autre joueur britannique, moins connu que Wilding, mais cependant de toute première classe, et que nous avions eu l'occasion de voir à Paris, Kenneth Powell, est aussi tombé glorieusement au champ d'honneur.

En France, nous avons eu à déplorer la mort de ce pauvre Gault et malheureusement aussi de toute une pléiade de bons joueurs de seconde série.

Chez nos ennemis, en dehors de Salm, qui paraît-il, fut tué dans l'aviation autrichienne, sur le front italien, les autres joueurs, boches et autres, s'en tirèrent tous indemnes, d'après le peu de renseignements que l'on possède.

Informations.

Le championnat militaire interallié, qui eut lieu au T.C. P. au mois de décembre, est le p emier tournoi important disputé en France depuis la guerre. Gobert gagna facilement le championnat simple, battant en finale, Decugis par 6/4 2/1 abandonné, quant au championnat double, il fut l'apanage de l'équipe australienne Heath-Lycett qui battirent Gobert-Aymé par 6/3 10/8.

Gobert et Laurentz prendront part au tournoi de Pâques qui doit se jouer au Tennis Club de Paris, ils formeront d'ailleurs équipe dans le championnat double. Il est possible aussi que Mme O'Neil, une des meilleures joueuses d'Outre-Manche, vienne disputer le championnat de dames, où elle aura l'occasion de se rencontrer, notamment, avec Mmes Golding, Vaussard et Mlles Amblard, Carbonnel et l'Américaine miss Ryan.

Les deux célèbres joueurs japonais Schiya et Seiichiro sont engagés dans les championnats d'Amérique.

Mlle Lenglen est engagée officiellement dans les championnats du monde.

Résultats techniques.

16 février. — Tennis-Club de Paris. — En double, Gobert-Laurentz battent R. Williams-Michu.

L'ŒUVRE DE LA FÉDÉRATION

Les escrimeurs s'agitent... Il était temps ! car vraiment on en était à se demander si nous sortirions de l'apathie dans laquelle cinquante et un mois de guerre nous avaient plongés ! Notre Fédération nationale s'est mise, comme c'était son devoir, à la tête du mouvement. Les bonnes volontés affluent autour d'elle, et l'Union sacrée ne sera pas un vain mot chez les escrimeurs. Bien plus, grâce à l'initiative de son dévoué président, Albert Feyerick, la Fédération belge nous tend la main, et l'Union de tous les pays alliés va renforcer encore cette magnifique Fédération internationale grâce à laquelle ont été possibles jusqu'à présent les sensationnelles rencontres auxquelles l'escrime a dû sa popularité, et sa vitalité toujours croissante jusqu'en 1914 !

Le marquis de Chasseloup-Laubat trop absorbé abandonne malheureusement la présidence de notre Fédération, mais l'œuvre qu'il a su si bien édifier continuera sur les bases mêmes et selon les principes qu'il avait choisis... D'ailleurs, le marquis de Chasseloup-Laubat restera toujours des nôtres et ses conseils éclairés ne nous manqueront jamais... Beaucoup d'escrimeurs parlent de le remplacer par M. Maginot, dont l'attachement à la cause des armes françaises est trop connu pour qu'il soit nécessaire de le rappeler ici. Il était une de nos meilleures lames d'avant-guerre, sa magnifique conduite au feu et ses blessures sont un motif de plus pour nous de l'admirer et de l'aimer... Nul choix ne semblerait plus heureux, et je crois que sa place à notre tête serait accueillie avec enthousiasme dans notre milieu. On pourra objecter qu'il est un homme politique très en vue, et, comme tel, que nous aurons l'air d'être les hommes de l'homme d'un parti ?... Quelle erreur ! La politique n'a rien à voir avec le sport, et, pour ma part, c'est de grand cœur que je le verrais élire à la présidence de la Fédération nationale d'Escrime.

LA DERNIÈRE PHOTOGRAPHIE DE THOMEGUEX (A GAUCHE).

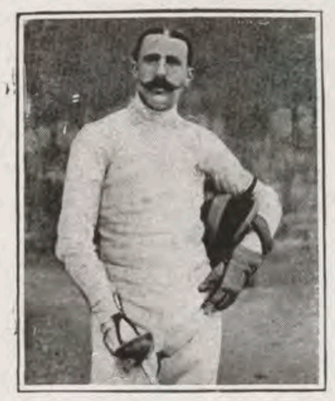
D'ailleurs, la Société d'Encouragement ne tardera pas à unir ses efforts aux nôtres... MM. Hébrard de Villeneuve, Chevillard, Breittmayer nous apporteront, en collaborant à l'œuvre commune, l'aide la plus efficace, et l'on peut envisager le jour prochain où tous les escrimeurs français, réunis sans distinction d'écoles ni de méthodes, épéistes, fleurettistes, parachèveront triomphalement, et la main dans la main, l'œuvre magnifique que la guerre a si brutalement interrompue. — Joe Bridge.

LA MORT DE RENÉ DE EYNDE

Après le docteur Drouard, après Alibert, voici une autre grande figure de l'Escrime qui disparaît ! Notre cher René de Eynde, notre ardent, impétueux et charmant ami vient de succomber loin de France, enlevé en quelques heures par une maladie soudaine, au moment même où il s'apprêtait à revenir parmi nous et à mettre son énergie indomptable au service de l'Escrime qu'il aimait tant !

J'ai causé de lui à René Lacroix qui me montra, les larmes aux yeux, la dernière lettre que de Eynde lui écrivit, faisant part de ses projets magnifiques d'avenir, « regrettant de n'être pas le premier inscrit dans tous les championnats de demain ! » René Lacroix me rappelait sa belle humeur, son impétuosité proverbiale, son exubérance romantique, et aussi son jeu puissant, large, et qui, tout en paraissant désordonné, conduit avec une vigueur merveilleuse, finissait toujours par décontenancer son adversaire ! René de Eynde fut d'ailleurs, en dehors des innombrablee poules qu'il gagna, champion de France d'Epée en 1912... Il venait de se faire naturaliser Français, car il était Belge de naissance, et son amour de la France fit de lui, pendant la guerre, un héros !

Parti comme simple soldat en août 1914, il fut tout de suite affreusement blessé ; à peine guéri, le voilà sergent, lieutenant, et il passe dans l'aviation ! A Salonique, il commande une escadrille, toujours sur la brèche, donnant à tous le plus bel exemple de bravoure et d'abnégation ! Chevalier de Légion d'honneur cinq fois cité, décoré des plus beaux ordres grecs et serbes, il est nommé capitaine, et c'est avec ce grade qu'il partit en mission au Guatémala d'où il devait revenir en juin 1920.



LE CHAMPION DE EYNDE QUI VIENT DE MOURIR.

Et voilà qu'après avoir nargué la mort dans mille combats, ce grand soldat succombe à une banale appendicite !... Il meurt, loin de nous tous, une fois les hostilités terminées, avec l'angoisse de laisser si loin du pays sa jeune femme dont la santé lui inspirait des inquiétudes !... Tous les escrimeurs ressentiront douloureusement la perte de leur joyeux et si populaire René de Eynde, Nous pleurons en lui un grand athlète et le meilleur des camarades !

Informations.

On dit que le comte Hébrard de Villeneuve abandonnerait la Présidence de la Société d'Encouragement... Le grand fleurettiste Chevillard semble tout désigné pour lui succéder.

On dit que le genre « spadassin » sera très mal porté à présent dans le monde des armes et que les escrimeurs seront tous des sportifs, uniquement, ...et sans exception !...

Mais on a tort de dire que la guerre a tué le duel ! car le duel reprendra de plus belle après la guerre... et ce n'est pas la Paix qui rendra les poilus pacifiques ! !...

Albert Feyerick est mort : c'est une perte irréparable pour l'escrime belge dont il était le mécène et le chef ! C'est une perte immense aussi pour l'escrime française car nous lui devons la fraternelle amitié qui nous unit aux escrimeurs belges.

Dans notre prochain numéro nous parlerons des différents Golfs de France et nous étudierons leurs projets.

APPRENONS LE BASEBALL

La guerre qui s'est terminée nous a démontré combien le sport est nécessaire à l'homme auquel un effort spécial est demandé, et il est certain que tout sport raisonné apporte une puissance d'endurance plus marquée que n'en procure celui accompli par pur snobisme.

Nul ne peut contester l'enthousiasme et le cran avec lesquels nos amis d'Amérique ont soutenu la lutte de la dernière heure, qui termina l'horrible carnage dont nous avons été témoins. Avec eux, ils ont apporté l'élément qui, prétendent-ils, leur a donné les capacités physiques et morales pour atteindre le degré de combativité nécessaire afin de ne jamais reculer devant l'ennemi. Cet élément est le Baseball. Et durant leur temps de repos, on pouvait les voir, sur tout espace de terrain libre, s'adonner à leur jeu national ; c'est ainsi que le Baseball fut mieux connu en France et que les autorités militaires le trouvèrent tout à fait adaptable à l'esprit français ; nous l'avions prévu bien avant la guerre.

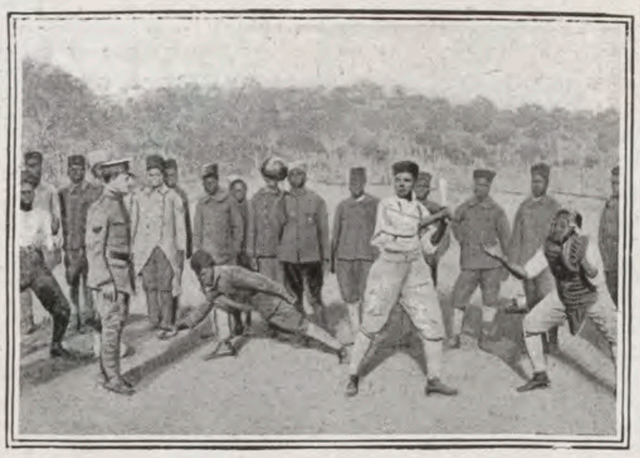
Les Américains jouent le Baseball suivant les règles établies en 1839 par M. Abner Doubleday ; depuis lors elles ont été modifiées de telle sorte que toutes les phases du jeu sont indiquées et contrôlées. Ces règles ont été traduites en français par les soins de l'Union Franco-Américaine, et il serait temps qu'un Comité Spécial se créât pour donner au Baseball une consécration officielle en France. — Messerly.

LE TERRAIN DE BASEBALL

Plusieurs de nos lecteurs nous ont écrit pour nous demander des précisions sur le Baseball, voici quelques renseignements :

Le Baseball peut se jouer sur un terrain ordinaire de football sur lequel on trace un quadrilatère de 27 m. 45 de côté, et que l'on dénomme *Intra-champ*. A chaque coin du carré, on place la *plaque de but* et les 3 *bases ;* au centre, à la distance de 18 m. 45 de la *plaque de but,* on met la *plaque du lanceur.*

L'attrapeur se pose derrière la *plaque de but.*
Le lanceur met un pied sur la *plaque du lanceur.*



SUR LA CÔTE D'AZUR, LES DIRIGEANTS DE L'Y. M. C. A. ONT TENTÉ AVEC SUCCES D'INITIER LES TIRAILLEURS MALGACHES AUX CHARMES DU BASEBALL.

Le servant de 1re base au coin à droite de la *plaque de but.*

Le servant de 2me base au coin diamétralement opposé à la *plaque de but.*

Le servant de 3me base au coin à gauche de la *plaque de but.*

Le bloqueur, un peu en dehors de la piste qui va de la 2me à la 3me base.

Le champ de gauche plus loin dans le champ entre la 2me et la 3me base.

Le champ du centre dans le champ en ligne avec la 2me base.

Le champ de droite dans le champ entre la 1re et la 2me base.

Le champ au delà de la 1re, 2me et 3me base se nomme l'*Exra-champ.*

Le batteur se place à côté de la *plaque de but,* faisant face au *lanceur.*

Informations.

Bill Lauge, célèbre joueur américain a été envoyé en France, afin d'établir les bases d'un mouvement en vue de la fondation future d'une Ligue Internationale de Baseball, dans laquelle entreraient les nations suivantes : Angleterre, France, Belgique et Italie et, naturellement, les Etats-Unis. Les championnats se joueraient alternativement aux Etats-Unis et en Europe. Les puissantes ligues américaine, et nationale ont donné leur adhésion, et comme l'idée est tout à fait réalisable, le succès ne peut que sourire aux organisateurs.

Résultats techniques.

•℧ Une partie de Baseball a été disputée le 8 février entre une équipe du C. R. I. P. de Royan et une équipe de marins américains. Ces derniers ont marqué 3 points contre 1, mais c'est un bon commencement pour l'équipe française du C.R.I.P.

•℧ A Saint-Raphaël, aussi le 11 février, au camp d'aviation maritime une partie a été jouée entre une équipe française et une équipe de soldats américains le pointage marquant 11 à 7 en faveur des Américains.

Les sports d'hiver entrent lentement dans nos mœurs. Je dis lentement, car dès l'apparition de la première neige, l'on se resserre frileusement autour du foyer, et peu de gens osent braver le froid.

Rien ne justifie cette crainte.

Les sports d'hiver sont reconnus comme offrant avec les plaisirs des jeux les avantages d'exercices salutaires et fortifiants. Ils sont de

LES GARDES DU FORT D'AROLO EN ITALIE OCCUPENT LEURS LOISIRS EN ORGANISANT UN CONCOURS DE SKI.

plus excellents parce qu'ils agissent fortement sur la coordination des mouvements et parce que le froid est un parfait excitant musculaire.

De l'avis de tous les médecins le muscle tend mieux par les temps froids et secs que par les temps humides et tièdes. De plus il n'est pas d'hygiénistes qui n'applaudissent au développement des sports d'hiver en niant bien haut les méfaits dont on les accuse. La pratique des sports de neige et de glace, jointe à la cure d'altitude ramène une vigueur, une élasticité idéale au cerveau, au corps. Les émotions multiples, agréables, captivantes même que procurent le ski, le patinage, la luge, le bobsleigh, sont un calmant souverain du surmenage intellectuel, un attrayant dérivatif aux occupations sédentaires.

Démontrer la relation intime qui existe entre le mouvement et la pensée serait entrer dans le domaine de la physiothérapie, dans l'étude des liens qui mettent en rapport la cérébration et la musculation, étude qui n'est pas de notre ressort.

En revanche, il nous sera facile de réfuter les argumentations futiles d'adversaires pusillanimes, d'esprits casaniers qu'un trop grand amour de l'âtre, d'une vie paisible et remplie de quiétude finit par amollir.

Nous nous efforcerons de prouver à une autre catégorie de sportsmen, qui, fervents des sports d'hiver, n'aiment à les pratiquer qu'à l'étranger, que chez nous, en France, nous réalisons les conditions voulues pour égaler et dépasser la Suisse.

La France possède dans les Alpes de Savoie, dans les Vosges, le Jura, le Dauphiné, les Pyrénées, le Massif Central une diversité de décors, tous aussi magnifiques les uns que les autres, tous aussi magnifiques si ce n'est plus que ceux de notre voisine. Notre pays est riche en sites merveilleux, féeriques, qu'ils soient dorés par les rayons d'un soleil rutilant, enfermés dans de hautes vallées, comme emprisonnés dans des gorges d'aspect sauvage et farouche, ou comme endormis sous un épais manteau tout ouaté de neige. Enfin nous mettrons en évidence le trésor inestimable d'une collection de nos paysages de montagnes où l'on pratique, où l'on peut pratiquer les sports d'hiver et que tant de personnes

« L'AVALANCHE DE LOURDES » GAGNANT DE LA DERNIÈRE COUPE DU MIDI, DISPUTÉE A CAUTERÊTS, EN 1914.

ignorent ou feignent d'ignorer parce qu'ils ne connaissent que ceux de l'étranger la plupart du temps par snobisme.

Il faut aussi que chacun comprenne, montagnards comme sporstmen, que les sports d'hiver seront une source de richesse nationale comme ils l'ont été pour notre voisine. Il serait incompréhensible que la France qui se trouve être la première nation du monde par son éducation intellectuelle, ne la soit pas au point de vue de l'éducation physique ou sportive.

Noble but à atteindre, c'est pour nous un devoir auquel nous ne faillirons point.

La guerre n'aura que retardé la réalisation de vastes projets, notamment en ce qui concerne la belle station de Chamonix.

Grâce à l'amabilité du dévoué président du Comité des sports d'hiver de Chamonix, M. Lavaivre, un ami personnel, je puis annoncer aux enthousiastes de l'hivernage qu'ils auront une patinoire la plus vaste du monde entier, des pistes de luges et de bobsleighs avec remontées mécaniques, des etc., etc., n'allons pas trop vite, en un mot tout le confort si ardemment souhaité.

Leur citerai-je encore la station de Superbagnères qu'utilisent en ce moment les troupes... américaines.

Un aveu :

Que les amateurs des sports d'hiver en France ne se laissent pas devancer ni montrer le chemin de nos stations hivernales.

Nous avons eu à lutter bien souvent contre l'indifférence de nos compatriotes, de nos dirigeants. Sachez que nous avons toujours voulu une France plus belle, plus forte par la santé. C'est une façon de combattre l'alcoolisme. — Robert Planque.

Résultats techniques.

•℧ Du 15 janvier au 3 février, à Chamonix, les courses de luge ont donné les résultats suivants : en éliminatotres (dames), Mme Lebel se classe 1re en 67" ; dans la catégorie (messieurs), M. Paul Canivet est 1er en 46", devant M. Maurice Lartigue et le lieutenant Monnier.

Le classement général est établi ainsi : (dames). 1re Mme Lebel, en 49" 7 1/10. (Couples), 1er Mme Lartigue et M. Dary 49" 2 1/10, devant Mme Petit et M. Brizon, 64" 5 1/10 et Mlle de Molke et M. Canivet, 65" 5 1/10. (Messieurs), 1er M. Maurice Lartigue, 43" 6 1/10 ; 2e M. Pierre Canivet, 47" ; 3e M. Dary, 49".

•℧ En bobsleighs, les résultats sont les suivants : 1° Équipe américaine, capitaine Jackhdams, 37" ; 2° Équipe française, capitaine Robert Sédillot, 38" 2/5 ; 3° Équipe française, capitaine Max Linder 39" ; 4° Équipe française, capitaine de Sevin, 47" 5/10 ; 5° Équipe française, capitaine G. Queulques, 54".

•℧ Le Rallye-Paper en ski, disputé par couples donne les résultats suivants : 1ers Mme Hounsfield et M. Cournollet en 48" ; 2mes Mme Malvine et M. A. Heidé ; 3es Mme Lebel et le lieutenant Daumont.

L'AVENIR DU TIR A BALLE

Il faut espérer que la guerre en nous dotant de milliers de tireurs nous débarrassera de nos champs de tir. J'entends de nos champs de tir du temps de paix, mauvais comme champs d'entraînement, nuls au point de vue spectacle et dès lors réservés à quelques fanatiques d'un tir aussi éloigné de la pratique courante que le monocycle l'est de la bicyclette.

Tirer pour faire des trous dans du carton à huis clos peut-il jamais être d'un intérêt pour des hommes épris de gloire et d'action ; ayons donc la franchise de dire que c'est absurde ! Le champ de tir où seul le tireur entrevoit la cible par un minuscule créneau et où nul ne peut connaître les résultats... et y applaudir ; parce qu'ils n'apparaissent que le lendemain matin... sur un tableau et sous une formule d'aspect algébrique, ce champ de tir faux du point de vue tir, nul au point de vue spectaculaire, doit avoir vécu si l'on veut que le tir survive.

Et cependant croyez bien qu'il y a une clientèle de spectateurs et d'acteurs pour le tir. mais pour le tir où les exploits se font sous les yeux du public, qui les admire et les applaudit... et où dès lors le tireur est encouragé par l'admiration que provoque son adresse et par l'émulation que suscite en lui celle de ses rivaux.

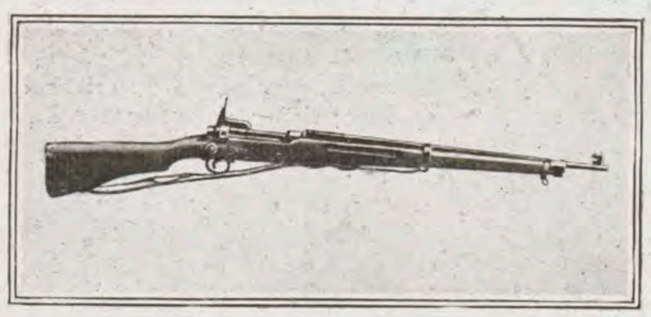
Annoncez que Vitalis, du Bois d'Aische, Nungesser ou Fonck, Gabet ou Delbos tireront en public tel jour à telle heure et je serais bien surpris qu'il n'y eût pas foule derrière eux. Mais cette foule ne reviendra jamais si elle n'a pas pu voir, comprendre et suivre la marche de la compétition. Or, ces avantages ne sont pas l'apanage exclusif du trap shooting. Le tir à balle exercé dans les mêmes conditions peut jouir du même intérêt Mais il ne faut pas de créneaux. Les cibles et lestireurs doivent être en vue du public, la signalisation, simple et visible partout. — Bull's Eye.

LE FUSIL DE GUERRE A RÉPÉTITION

Si bizarre que cela puisse paraître : la dernière née des armes à feu portatives de la grande guerre est un simple fusil à répétition. Même pas un « self loading » (fusil automatique).

Il est bien certain qu'il en aurait été autrement si le fusil mitrailleur Browning avait pu être doté à temps du dispositif G. B. supprimant la dispersion due au recul, car on n'aurait pas été obligé de renoncer à son emploi comme mitrailleuse. Et la mise en usage d'une mitrailleuse aussi portative aurait eu de telles conséquences tactiques que le fusil ordinaire aurait été relégué au second plan.

Mais ce sont là des vues d'avenir. En fait, le fantassin américain entré dans la lice le dernier, c'est-à-dire avec tout le bénéfice des expériences des autres a fait la guerre avec un fusil à répétition le « Modified Enfield, U. S. army rifle model 1917 ».



FUSIL A RÉPÉTITION AMÉRICAIN :
"MODIFIED ENFIELD U. S. ARMY RIFLE, MODEL 1917".

Il ne semble dès lors pas déplacé de donner un aperçu de cette arme, comme dernière expression des progrès des armes portatives utilisées dans la grande lutte.

La balistique de ce fusil est celle du Springfield 300 ou du Lee 303 suivant la cartouche employée. Mais si la balistique n'a pas fait l'objet d'une étude nouvelle, c'est que les Américains se sont convaincus qu'il y avait plus à gagner en cherchant à améliorer les conditions de maniement de l'arme dans le tir.

A cet égard les progrès réalisés sont considérables, un simple chiffre en donnera une idée. Grâce à la modification des organes de pointage le fusil Enfield 1917 a une ligne de visée plus longue de 17 centimètres que celle du Lebel, tout en étant néanmoins plus court de 16 centimètres que notre fusil !

Pour arriver à ce résultat le cran de mire a été supprimé et remplacé par un « aperture back sight » (œilleton) ce qui a permis de reporter la hausse très près de l'œil du tireur, tout à l'arrière de la boîte de culasse. Cet œlleton a un trou d'environ 20/10es de diamètre du côté de l'œil et va en s'évasant vers l'avant, sa face postérieure est quadrillée pour empêcher les reflets et ses parois autour du trou ont environ 3 millimètres (diam. total 8 mm.).

Grâce à la suppression complète du busc de la crosse il est possible de faire varier sans gêne aucune la distance de l'œil à l'œilleton. On peut de la sorte voir l'œilleton comme un simple anneau pour les objectifs mobiles nécessitant un grand dégagement du champ, ou au contraire, en reculant légèrement la tête, rapetisser le trou quand une précision rigoureuse est nécessaire et ce sera le cas très souvent. *(A suivre.)*

Informations.

En 1914, les records étaient les suivants : Pistolet de précision à 50 mètres, cible à 10 zones 0 m. 50, centre (10) de 0 m. 05 : Paul Van Asbrock de Bruxelles 60 balles (10 séries) 545 points, moyenne 54,5, plus fort série 58 (10, 10, 10, 8, 10, 10) (arme employée : Pistolet Buchel, à double détente cartouche 22 long rifle).

RÉORGANISONS NOS SOCIÉTÉS

Parmi les sports qui, jusqu'à la mobilisation, faisaient la joie des fervents du fusil, celui du tir aux pigeons eut, incontestablement, le plus à souffrir de la guerre.

Très répandu en France, en Belgique et en Italie principalement, ce sport constituait le complément indispensable des grandes réunions et groupait, en sociétés privées, de nombreux adeptes dont beaucoup ne répondront plus à l'appel...

LE CAPITAINE LAREINTY-THOLOZAN TUÉ A LA GUERRE.

L'essor pris avant la guerre par le Tir aux pigeons avait contribué au perfectionnement des armes fines et des poudres spéciales utilisées par les tireurs. A ce titre ces port créa une émulation en même temps qu'une source productrice, qui dans l'avenir doivent être développées.

Les désordres causés par la tourmente ont été si profonds aussi bien dans le rang des éleveurs que dans celui des organisateurs et des amateurs que l'on se trouve, aujourd'hui, en face d'une ère de début. Tout est détruit ou dispersé, tout est à refaire.

Pour arriver à rendre possible le fonctionnement d'un organisme comportant des liens aussi étroits, il faut espérer en la rénovation complète des villes d'eaux et des stations où le sport formait une de leurs attractions, réorganiser les sociétés et, parallèlement, attendre que les éleveurs du Nord et de la Belgique soient en situation de fournir les oiseaux.

La tâche sera dure, mais avec le temps et sous la poussée de l'esprit sportif qui caractérise la race des peuples forts, renaîtra le Tir aux pigeons appelé, de par son passé, à un avenir fécond. — Sauvaire.

COMMENT EST NÉ LE CLUB ALPIN

Combien de profanes ignorent l'œuvre considérable accomplie par le Club Alpin Français ! Œuvre nationale s'il en fut puisqu'elle prépara les fervents de la montagne à l'indispensable revanche. Créé au lendemain 1871, à l'heure même où le découragement menaçait d'envahir une grande nation vaincue, le Club Alpin proposa à ses adeptes d'utiliser le plus magnifique champ d'entraînement pour s'accoutumer aux fatigues, aux dangers, à la lutte constante contre la matière, afin d'être en état d'affronter et de repousser triomphalement une agression nouvelle. Telle fut la noble idée qui présida à la fondation du Club, le 2 avril 1874. M. Cézanne sut l'exprimer avec une éloquence qui rallia des milliers d'énergies éparses. L'activité devenait un but essentiel et les jeunes gens qui se groupèrent sous le drapeau du Club, tous ceux qui adoptèrent son audacieuse devise « Excelsior » comprirent que l'amour du sport n'avait rien de puéril et que nul exercice ne pouvait valoir celui qui façonne des volontés et révèle l'innombrable beauté du pays qu'il faut défendre.

GEORGES CASELLA ET LE CÉLÈBRE GUIDE MARTIN.

Les fils de ces pionniers auraient pu perdre de vue le plan primordial de l'association. L'intérêt même de leur tâche pouvait les distraire d'un idéal. Mais leur pensée y revint avec acharnement, sans souci des railleries qui représentaient le clubiste sous l'aspect un peu désuet d'un Tartarin cocardier. Ils adoptèrent une autre devise plus précise et plus sonore : « Pour la patrie, par la montagne » et s'acharnèrent à explorer la France inconnue à en découvrir les charmes, à vanter ses splendeurs ou ses grâces comme autant de nouveaux motifs d'adoration.

Cela valait la peine d'être dit. Le Club Alpin Français est non seulement le premier cercle touristique qui ait existé en France, c'est aussi le premier groupement « actif » de patriotes décidés à éviter les passions politiques, à fuir les discours et à réaliser tout simplement une besogne ardue et nécessaire. C'est pourquoi les alpinistes se sont tous admirablement conduits au cours de cette guerre. Ils y ont apporté leur expérience de la lutte, leur courage tranquille affermi par l'habituelle fréquentation du risque mortel. Aujourd'hui l'adversaire acharné du montagnard, celui qui gémissait sur tant d' « inutile héroïsme » a fait amende honorable. La ruée des barbares a donné au rôle patient des amoureux de l'effort, sa pleine justification. Et ne devons-nous pas admirer la clairvoyance des Cézanne, des Lemercier, des Puiseux, des Joanne qui, les premiers, après l'affreuse défaite, soucieux de provoquer une réaction et d'éviter le découragement des vaincus, lancèrent la jeunesse de France à l'assaut des cîmes vierges ? Le Touring Club est né de cet élan. Il a continué, amplifié, vulgarisé avec bonheur le programme de son ancêtre.

Et l'union entre les deux groupes est désormais totale. Le but est commun. La guerre en a démontré la grandeur. — Georges Casella.

Informations.

Beaucoup d'alpinistes sont morts : Paimparay' Capdepon, l'abbé Thinot, le vicomte d'Ussel, René Mougenot, Wehrlin, Henry Duhamel qui portaient des noms illustrés par cent prouesses, et les héros inconnus qui servaient dans les alpins de 1914.

DISTRACTIONS DE BOXEURS

A Neptune-Beach, deux grands champions de boxe américains : Jack Dempsey (à gauche), qui rencontrera Jess Willard le 4 juillet, et Billy Miske (au centre), sont fêtés par les jeunes girls qui viennent partager leurs ébats de natation.

LES SPORTS D'HIVER AU BOIS

Pendant quelques jours, Paris fut transformé en station hivernale. Le Bois de Boulogne permit aux patineurs de se livrer à leur sport favori. Nous représentons sur nos clichés la baronne de Rothschild valsant (à gauche) et Mlle de Yturbe (à droite).

SPORTS MÉCANIQUES.

LES ÉPREUVES DE 1914

Le 2 Août 1914, les yachtmen se trouvant en Manche se préparaient à courir les régates de Fécamp, précédées la veille de la croisière traditionelle Le Havre-Fécamp, gagnée par le 8 mètres J. I. « Arvor ».

L'apparition de la fameuse affiche blanche aux drapeaux tricolores fit rentrer précipitamment les voiles dans leurs étuis cirés, et, propriétaires et matelots gagnèrent en toute hâte leurs dépôts respectifs.

LE « SIRDHANA » GAGNANT DU CHAMPIONNAT DE 1914.

Depuis ce jour, sur tout le littoral français, le Yachting est resté endormi, comme les Belles de jadis dans les châteaux au Bois Dormant.

L'année 1914 avait été jusque-là une des plus fécondes en initiatives de régates. L'association Française du Yachting de Course, encouragée par le succès du Championnat de France des 6 mètres J. I. créé l'année précédente par ses soins, venait de constituer celui des 8 mètres J. I., après avoir fait triompher la cause du Yachting au Comité Olympique. Le Comité National des Sports avait attribué au sport de la Voile sur le don de 500.000 fr. fait par M. Bazile Zaharof pour la préparation de l'Olympiade de 1916 à Berlin la somme de 24.000 frs qu'il confia à l'A. F. Y. C. On peut rappeler ici qu'à l'Olympiade précédente en Suède le Yachting avait été une des deux victoires françaises. Le Cercle de la Voile de Paris avait de son côté créé la Coupe du Roi d'Espagne pour yachts de 6 mètres, offerte par Sa Majesté Alphonse XIII, et courue à la fin de Mai à Meulan ; il avait mis sur pied également la Coupe « Etoile Filante », offerte par le Docteur Luling, pour les voiliers de 8 mètres, disputée le 24 Juillet à Deauville. Il avait pris l'initiative de réunir toutes les Sociétés de Rivières, fait adopter une jauge spéciale pour ces petits racers et fait disputer un Grand Prix de Printemps annuel à Meulan à la même époque, ainsi que la Coupe des Rivières au début de l'Automne. Enfin, d'accord avec les Sociétés entre Rouen et Le Havre, le C. V. P. organise une Coupe de la Basse Seine qui se trouve arrêtée par la mobilisation au Val de la Haye.

En septembre l'A. F. Y. C. devait faire courir à Saint-Nazaire ses championnats de 6 m. et 8 m. organisés par la Fédération des Sociétés de Bretagne et honorés de la presence du Président de la République.

Le début de l'année avait été également très brillant : les courses organisées à Marseille, Cannes, Nice, Menton. Monte-Carlo par les Sociétés de l'U. S. N. M. avaient réuni de nombreux engagements où les 10 m. « Eleda » à M. Péreire, « Aile » à M. de Saint Senoch et « Tonino » à Sa Majesté Alphonse XIII s'entrebattaient tour à tour; où le 8 m. « Nymphea » à Mme de Vilmorin se rencontrait avec son rival italien « Sirdhana ».

Dans les courses de printemps, organisées par les Sociétés du S. O. Douca à M. Dours se mesure avec Rose de Noël, Durandal II, Martha, Mac-Miche (le vainqueur en Suède) Sans Gêne et Mylda. Les 8 m. Clapotis, Louisette, Titave II et Avocette rencontrent de nouveaux venus, Furlana, ex-Yerne et Pitusa.

A la même époque la saison du C. V. P. à Meulan battait son plein : Dans la Série des Rivières, Bouci-Boula, Joujou, Gnomon, Blute Fin, Signy II, Ombre, Parvati et Je m'en Fous II se mettaient au point pour le Grand Prix de Printemps. De tout le lot, Bouci-Boula à M. Bordeaux se montra supérieur.

La Coupe du Roi d'Espagne disputée par deux yachts anglais, Vanda au Capitaine Dixon et Sandra à M. Clarke, Atchepou, champion belge de la S. N. R. d'Anvers et Balbuzard et Kenavo pour le C. V. P. est gagné par Vanda qui arrive premier dans chaque épreuve. Bouci-Boula gagne le Grand Prix du Printemps.

En juillet, c'est la descente habituelle à la mer, la Société des Régates du Havre donne son meeting annuel où Fantasia à M. Weil et Pampero à M. Hennessy s'ajoutent au trio des 10 m. Saada à M. Laroche et Arvor à M. Heurtel se disputent les courses de 8 m. Dans les 6 m. Rose de Noël, très au point se rencontre avec Kenavo et Balbuzard, le plus souvent à son avantage.

Le 24 Juillet le C. V. P. faisait courir ses régates annuelles à Deauville, Arvor gagne la coupe « Etoile Filante » et Kenavo les épreuves des 6 m.

Après... la parole était au canon.— J. Savoye

Informations.

Le Royal Swedisher Club lance un défi pour la Coupe de la One ton Cup au C. V. P. Le Royal Tames Y. C. tenant de la coupe demande sa remise. Le C. V. P. fondateur de la Coupe propose une modification du règlement pour ne pas se trouver en face des nations ennemies.

La Société des régates du Havre compte faire courir en Juillet ses Régates annuelles.

L'union des Sociétés Nautiques de la Méditerrannée doit se réunir en Février pour élaborer un programme de courses.

La Fédération s'est réunie le 7 février pour constituer son bureau ; MM. Glandaz et Savoye ont été nommés.

Résultats techniques.

22 février. — Saint-Sébastien. Coupe d'Hiver du Real Club Maritime. 1° Culif, 2° Ruxini.

LA QUESTION DES AMATEURS

L'amateurisme est à l'ordre du jour dans les milieux cyclistes et les discussions les plus animées se produisent au sujet de son sort. Le président de l'Union Vélocipédique de France,

APRÈS LA GRÈVE DU VÉLODROME D'HIVER : COUREURS (SÉRÈS LES REPRÉSENTE) DIRECTEUR ET COMMISSAIRE SE RÉCONCILIENT.

M. Léon Breton, a, dans une interview, proposé la suppression complète de la catégorie des amateurs et a dit textuellement :

« *Nous ne voulons plus d'amateurs, d'indépendants, de professionnels : nous voulons des cyclistes licenciés, un point c'est tout.* »

Cette déclaration comble de joie M. Henri Desgrange, qui allait jusqu'à dire que l'U. V. F. ferait justice de cette « chose ridicule » qu'on appelle l'amateurisme...

Cependant le lendemain, le secrétaire général de l'U. V. F., M. Daniel Gousseau, plus prudent, tend la perche à son président et à M. Desgrange, pour les inciter à modifier une opinion un peu trop hâtivement émise.

Il dit que l'*amateurisme* est un sentiment très noble qui doit être encouragé, mais pas comme on l'a fait jusqu'à maintenant.

Nous n'en sommes donc plus à la suppression pure et simple, qui serait, j'en suis persuadé, un danger grave pour le sport cycliste. M. Gousseau admet que l'amateurisme a été mal dirigé ; je suis d'accord avec lui et j'ajouterai même qu'il a été mal surveillé. Croyant évincer des responsabilités, l'U. V. F. avait créé, il y a quelques années, une catégorie de coureurs indépendants dont elle n'a jamais pu établir la définition exacte, et au lieu d'avoir pour résultat de mettre les choses au point, la création ne fit que les embrouiller davantage.

A mon humble point de vue, j'estime qu'il faut commencer par le commencement et essayer de définir ce que je me permets d'appeler l'*amateurisme moral*. C'est une expression un peu hasardée mais elle désigne nettement la solution qu'il importe d'obtenir.

Je suis d'ailleurs presque d'accord avec M. Gousseau qui suggère la règlementation suivante :

« *La qualification d'*AMATEUR *ou* GENTLEMAN (?) *est accordée à toute personne faisant du sport pour son plaisir et prenant l'engagement par écrit de ne toucher aucun prix, de n'accepter aucune rétribution, quelle qu'elle soit, pour la pratique des sports.*

« *Cet engagement de l'intéressé pourra être résilié à sa convenance, mais d'une façon définitive.*

« *L'amateur ou gentleman figurera au palmarès des épreuves qu'il disputera, mais sera simplement omis sur la liste des ayants-droit aux prix.* »

J'avais, il y a quelques années, posé la question suivante :

Y aurait-il des inconvénients sérieux, insurmontables pour quelqu'un qui exposerait nettement la situation à l'un des Congrès de l'U. C. I. et tendant à permettre, pendant une période à convenir, certaines courses entre professionnels et amateurs, en stipulant, au besoin, que l'amateur en cas de victoire ne toucherait qu'un objet d'art de la valeur du prix annoncé, tandis que le professionnel serait admis à toucher les espèces, par métier ?

C'était une suprême tentative de sauver l'amateurisme, à l'aide du professionnalisme, qui valait quelque considération. Ne vaut-il pas mieux sacrifier un membre du corps malade, que de voir périr le corps tout entier ?

M. Gousseau supprime même les prix, fussent-ils des objets d'art, enlevant ainsi aux coureurs de sa conception le bénéfice d'un souvenir rappelant une performance heureuse.

Toujours est-il que le secrétaire général de l'U. V. F. ne se refuse pas à une discussion, d'où doit sortir peut-être la phrase que l'on cherche et qui se résume par la suivante :

Est amateur quiconque fait du sport sans esprit de lucre.

Mais c'est si simple que cela n'a aucune chance d'être adopté. J. C. Sels.

LES FOURCHES COURBÉES

On m'a souvent demandé *pourquoi les fourches des bicyclettes étaient courbées vers l'avant*. Beaucoup de gens se sont évidemment demandé pourquoi une fourche de bicyclette n'est pas droite, pensant que cette disposition est plus simple et plus solide. Cependant cette forme donnée à la fourche a une raison d'être, que les ingénieurs n'ont pas expliquée aux nombreux cyclistes.

Chacun sait combien il est difficile de pousser

droit, un chariot à trois roues, dont celle d'avant est toujours encline à se renverser avec la courbe en dedans, et l'on s'étonne que les fourches de bicyclettes n'en fassent pas autant. Regardez quelqu'un qui « roule » à bicyclette sans toucher le guidon des mains, la fourche restera toujours inclinée vers l'avant et il semble que cette particularité renverse tous les principes de la mécanique.

Sans parler de l'aspect plus élégant donné à la machine, il est établi qu'il y a plusieurs raisons pour le dispositif adopté.

D'abord, il permet à la roue d'être plus éloignée du cadre et de tenir la tête de fourche, à peu de chose près, à la même hauteur que la roue prise dans son diamètre vertical, comme le montre la ligne G H du croquis ci-contre (*fig.* 1).

De sorte que cela permet d'avoir la tête de fourche plus près du sol et d'augmenter la faculté d'équilibre. Si l'on tournait la roue avec la fourche tournée en dedans, le pneu ou le boyau toucherait le cadre ou en serait très près.

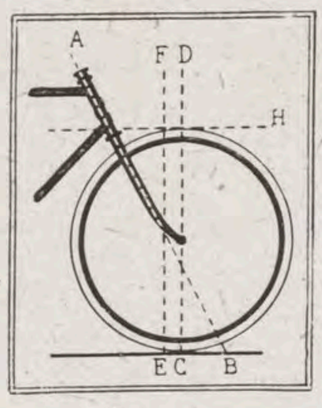


FIGURE 1.

Dans les machines employées par les coureurs de demi-fond, on voit fréquemment les fourches courbées en dedans, mais c'est disgracieux comme coup d'œil et n'a d'autre but que de rapprocher le coureur, le plus près qui est l'entraîneur, en l'espèce. La grande partie des coureurs de demi-fond ont même adapté, à leur bicyclette, une petite roue pour la même raison qui est, admettons-le, antisportive au plus haut degré.

Au point de vue technique l'explication n'est pas compliquée.

Si l'on prend la ligne A B qui est le prolongement du centre de la douille de direction, on fait ressortir le degré de la courbe de la fourche et le point B est considérablement en avant du point de contact de la roue avec le sol, qui est situé au point C. Donc le point de pivot est situé en arrière du pivot prolongé de la fourche, sur la distance de B à **C**, distance qui peut varier selon le degré de la courbe des fourches.

Si la fourche était droite, le point de contact, avec le sol, serait reculé de la ligne C D jusqu'à la ligne E F dont le point O indique l'endroit où serait l'écrou. Si la fourche était courbée en dedans, le recul serait naturellement plus grand encore.

Or, certains fabricants essaient de pousser plus en avant la ligne C D en courbant davantage leurs fourreaux de fourche. Cela rend la direction plus facile, et cette solution est un des points capitaux dans la fabrication des bicyclettes, car tout en facilitant la direction, il ne faut pas augmenter le travail du point essentiellement faible, qui est la fourche.

Au point de vue pratique, il est d'ailleurs facile de faire une expérience concluante. Quand on lance une bicyclette avec la fourche courbée en avant, elle ira beaucoup plus loin sans tomber que si on fait le mouvement avec la fourche courbée en dedans !

Et cela s'explique par le seul fait que, dans le dernier cas, le point de contact avec le sol est en avant de l'axe de direction, détruisant ainsi l'équilibre de la machine.

Beaucoup de compétences estiment que la courbe en avant constitue également un « anti-

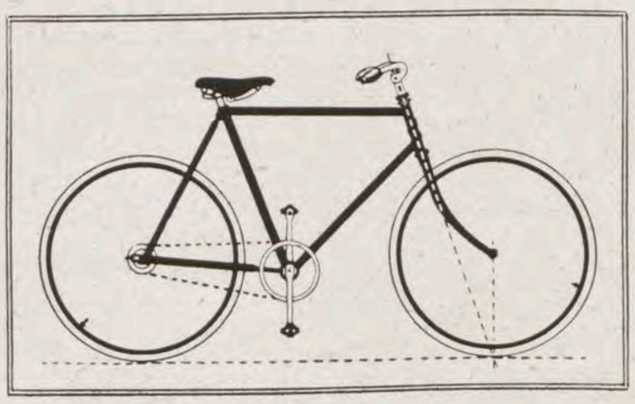


FIGURE 2.

trépidatif », ce qui est discutable, la grande qualité d'une fourche étant d'être rigide. D'autres encore ont cru devoir établir une ligne technique de courbe en disant que le point de contact de la roue avec le sol devait coïncider avec la ligne tracée par le centre du tube de direction avec la ligne fournie par le fil à plomb partant de l'extrémité de la fourche (*fig.* 2). Mais cette théorie n'est possible que si la direction est inclinée selon un dessin précis. Il n'y a donc là aucune règle absolue.

Informations.

Le calendrier cycliste a été définitivement établi, sous la direction de l'Union Vélocipédique de France. Les grandes courses professionnelles auront lieu aux dates suivantes :

20 *Avril*. Paris-Roubaix. 24 *Mai*. Bordeaux-Paris 8 *Juin*. Paris-Tours. 15 *Juin*. Paris-Bruxelles. 22 *Juin*. Championnat de France (vitesse) au Parc des Princes. 29 *Juin au* 27 *Juillet*. Tour de France. 6 *Juillet*. Championnat de France (100 kil.) au Parc des Princes.

Il n'est pas fait mention du Grand Prix de Paris ; du Grand Prix de l'U. V. F. ; du Grand Prix de la République, etc.

Les brevets se courront aux dates suivantes : 6 *Avril*. Brevet des 50 kilomètres. 4 *Mai*. Brevet des 100 kilomètres. 17 *Août*. Brevet des 150 kilomètres. 7 *Septembre*. Repêchages des brevets de 50, 100 et 150 kilomètres.

A côté de ces épreuves officielles, plusieurs sociétés ont pris date pour faire disputer des courses interclubs dont le Grand Prix des Corporations ; Saint-Germain-Mantes et retour ; Championnat des Tout Petits ; Troyes-Paris ; Grand Prix de Montrouge ; Paris-Deauville ; Grand Prix Lapize ; Challenge Renault, Critérium parisien, Paris-Fontainebleau ; Paris-Le Mans, Prix des frères Michel ; Champigny-Melun et retour.

La Commission sportive de l'U. V. F. s'est réservé :

29 *Mai*. Challenges des équipes premières et deuxièmes, à Meaux. 8 *Juin*. Grand Prix de l'Industrie Automobile (100 kil). 12 *Septembre*. Grande consolation. A retenir également : 6 *Avril*. Milan-San Remo. 27 *Avril*-11 *Mai*. Circuit des Champs de bataille. 25 *Mai*-1er *Juin*. Tour de Belgique. 1er *au* 15 *Juin*. Tour d'Italie.

La saison s'annonce bien.

Résultats techniques.

2 Février. — Sérès gagne le 11e Championnat d'Hiver de demi-fond, battant Colombatto et Suter. — Vanderstuyff et Deruyter avaient été éliminés dans les séries. — Beyl-Larru, gagnent la Coupe des Teams suivis de Deschamps-Siméonie Vandenhove-Morel, Trouvé-Mich t. — 16 février, Sérès le match de 45 kil. en 36 min. 53 sec. 2/5 et Ellegaard bat Védrines dans une course disputée sur 1 kilom. Temps 1 min. 44 sec 1/5. — Le 23 dans une course à l'américaine disputée par série de 3 coureurs la victoire revient à l'équipe Ellegaard, Serès, Egg avec 94 points contre 65 points à l'équipe Sergent, Godevier, Dupuy

LES AS DE LA CHASSE

Il nous semble juste et équitable, avant de parler de l'aviation du temps de paix, de rappeler quels étaient, au 11 novembre 1918, les palmarès des divers pays pour l'aviation de combat. Durant toute la guerre, certains chefs, qui n'avaient certes aucune raison d'être considérés comme des héros, me reprochèrent à diverses reprises de traiter la chasse comme un sport. Ils avaient une façon de le déclarer qui montrait leur mépris pour ce qui est, selon nous, la base de l'activité et du succès. La chasse ? Mais, oui, Messieurs, c'était un sport, le roi des sports même. Et le gibier était intéressant ! Qui y a-t-il de péjoratif dans cette manière de voir ? Ne fallait-il pas des athlètes pour aller chaque jour, pendant des heures, sillonner les nues à 5 et 6.000 mètres afin de découvrir le gibier. La fantasia qui résultait de la lutte là-haut n'était-elle pas sportive au premier chef ? Ne sont-ce pas enfin les sportifs qui brillèrent le plus dans ce nouvel art, ce nouveau sport ? Ce sont les Garros, les Lenoir, les Boyau, les Nungesser, les Madon, les Navarre, les Sardier, les Noguès, les Rickenbacker, les Decoin, les Boillot pour ne citer que les principaux. Auparavant ils s'étaient

FONCK, AS DES AS, AUX 75 VICTOIRES.

rendus célèbres. La guerre leur fournit un autre sujet de popularité, mais c'est le sport qui les avait préparés, soyez-en convaincus. C'est pourquoi il nous semble indispensable de commencer cette rubrique en rappelant ceux de nos pilotes qui obtinrent le plus de victoires.

FRANÇAIS	VIVANTS.
Capitaine Fonck	75
Capitaine Nungesser	43
Capitaine Madon	41
Sous-lieutenant Bourjade	28
Capitaine Pinsard	27
Sous-lieutenant Haegelen	20
Sous-lieutenant Marinovitch	22
Capitaine Heurtaux	22
Capitaine Deullin	21
MORTS.	
Capitaine Guynemer	53
Sous-lieutenant Boyau	35
Lieutenant Coiffard	34
Sous-lieutenant Dorme	23
Lieutenant Guérin	23

Dans nos prochains numéros, nous donnerons les palmarés des autres nations belligérantes.

JACQUES MORTANE.

Informations.

La progression du record d'altitude : le 26 août 1909, Latham montait à 155 mètres ; le 1er janvier 1919, le capitaine Lang avec le lieutenant Blowes comme passager s'élevait à 9.300 mètres.

Voici le tableau aux changements de kilomètres :

29 *Août* 1909	Latham, 155 mètres
7 *Janvier* 1910	Latham, 1.000 mètres
3 *Septembre* 1910	Morane, 2.582 mètres
9 *Décembre* 1910	Legagneux, 3.100 mètres
6 *Septembre* 1912	Garros, 4.900 mètres
17 *Septembre* 1912	Legagneux, 5.450 mètres
28 *Décembre* 1913	Legagneux, 6.120 mètres
7 *Novembre* 1916	Lt Guido-Guidi, 7.675 mètres
18 *Septembre* 1918	Major Schrœder, 8.814 mètres
1er *Janvier* 1919	Capitaine Lang, 9.300 mètres

Les premiers étaient Français, le lieutenant Guido-Guidi est Italien, le major Schroeder, Américain ; le capitaine Lang, Anglais. Mais plusieurs de nos champions se préparent et si nous en croyons certains bruits, il est possible qu'avant peu notre liste contienne un nouveau nom à la suite d'un voyage vers la lune de 10 à 11.000 mètres.

LE CAPITAINE LANG ET LE LIEUTENANT BLOWES QUI SE SONT ÉLEVÉS A 9.300 MÈTRES (1er JANVIER 1919).

Notre confrère le *Matin* avait, avant la guerre, annoncé une course d'avions Paris-Pékin. Ce trajet intéresse de nombreux pilotes et, selon nous, est autrement utilitaire pour l'époque actuelle que la traversée de l'Atlantique. Malheureusement le bolchevisme sévit et n'est nullement favorable aux relais d'essence, ni à l'établissement de terrains d'atterrissage. Il faut attendre. Les baleines et requins sont moins dangereux, paraît-il, que nos anciens alliés !

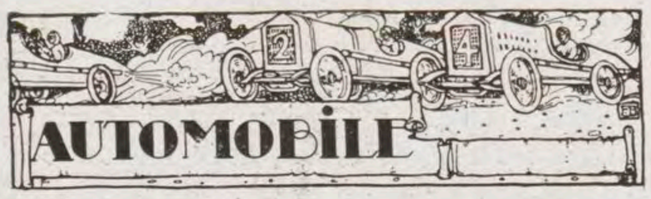
Seul le *Petit Journal* a eu l'initiative, par reconnaissance pour l'aviation triomphante et si cruellement frappée, d'organiser une course d'aéroplanes. Elle se disputera en juillet sur un circuit qui passera à travers les anciens territoires envahis.

Le parcours de 2.000 kilomètres aura comme point de départ et d'arrivée la grande cité reconquise : Strasbourg. Mais Paris sera sans doute le but de la seconde journée.

Au cours de la guerre, les aviateurs américains ont abattu 845 avions allemands, dont 491 ont été officiellement confirmés, et 82 ballons, dont 57 ont été homologués. Les Etats-Unis ont perdu 271 aéroplanes et 45 ballons. La cinquième arme américaine comportait un personnel de 6.861 officiers et de 51.229 hommes. Elle reçut 10.472 appareils.

Résultats techniques.

Le 5 février, un dirigeable américain atterrit après 96 heures d'ascension. — Le 7, le Goliath avec 14 passagers va de Paris à Londres en 2 h. 37, le 9, il revient de Londres à Paris en 3 h. 23. — Le 9 le record du monde de la vitesse est battu par le sergent Luit, 260 kilom. 890 à l'heure. — Le 11 un dirigeable anglais atterrit après avoir tenu l'air 10 h. 50.



L'EFFORT DE NOS CONSTRUCTEURS

DIRE que l'effort des constructeurs français d'automobiles pendant la guerre a été quelque chose d'énorme, de gigantesque et de grandiose, est loin d'être une exagération. Reportez-vous à fin septembre 1914 : la bataille de la Marne nous avait laissés victorieux, mais essoufflés de notre splendide défense. Nos caissons, soulagés de leur contenu par l'appétit dévorant des pièces à tir rapide, avaient besoin d'être emplis à nouveau et il s'avérait que la consommation des projectiles allait, dans les luttes en perspective, transformer les coffres de nos artilleurs en coffres des Danaïdes...

De même qu'il n'y eut, jadis, fileuse en France qui ne voulût filer pour la rançon de Duguesclin, de même aucun atelier mécanique ne dut rester inactif quand il fallait, pour le salut de la France, fabriquer les obus par millions. Mais, en 1914, l'industrie mécanique, la plus florissante et la plus développée chez nous, était celle de l'automobile. Et ce furent, en fait, nos constructeurs d'autos qui apportèrent le plus gros et le plus rapide appoint dans l'intensification de la fabrication des munitions. Tous s'y adonnèrent avec la plus grande activité, tous achetèrent du matériel, agrandirent leurs ateliers pour accélérer leur production et la porter à son maximum de rendement. Le résultat en était que, dès l'année suivante, nombreuses étaient les usines d'où sortirent chaque jour 2.000, 5.000, voire même 10.000 obus de 75.

Cet effort a été d'autant plus méritoire — et nos constructeurs en trouvent aujourd'hui la récompense dans la part que le grand public leur accorde dans le succès final de nos armes — que les risques étaient beaucoup plus gros qu'on ne se l'imagine généralement. L'outillage nécessaire à la fabrication des obus ne sera, pour bien des raisons, guère utilisable à la fabrication des automobiles. Il y aura un déchet énorme dans l'ensemble des machines qu'on pourra réadapter au nouveau travail. Ceux qui ont paru s'étonner que, dès le lendemain de la signature de l'armistice, nos constructeurs n'aient pas offert à l'immense clientèle qui les attendait, des séries importantes de voitures établies « à l'américaine », ceux-là ne se font sans doute pas une idée très claire de ce que peut être la mise en route d'un usinage

A DÉFAUT DE VOIES FERRÉES LES CAMIONS SONT EMPLOYÉS AU RAVITAILLEMENT DES PAYS ENVAHIS.

aussi complexe que celui des multiples pièces dont l'ensemble constitue une voiture. Sans compter que nous avions jeté, avec nos feux d'artillerie, tant de centaines de milliers de tonnes d'acier dans le sol du front adverse, que la pénurie de matière première s'est fait, et se fera encore pendant un assez long temps, durement sentir.

Certes, je conçois donc la légitime impatience de tous ceux qui voudraient, dès demain, entrer en possession de l'outil merveilleux qui leur donnera le don d'ubiquité et leur permettra de décupler ou de centupler leur sphère d'activité. Mais, à tous ceux-là, ne puis-je leur prêcher d'attendre dans le calme et de se résigner à ne point brusquer les choses en achetant un châssis de fabrication étrangère ? N'ai-je pas les meilleures raisons pour les convaincre que leur espoir d'avoir bientôt entre les mains une excellente voiture de fabrication française ne sera pas déçu ? Il me suffit de leur dire : voyez ce qu'ont fait les constructeurs français d'automobiles pendant la guerre, mesurez à sa juste valeur l'effort accompli par eux pour aider à la Défense Nationale, appréciez combien leur capacité de production a été accrue, bien plus encore par la volonté nouvelle qu'ils ont acquise et les méthodes d'intensification de rendement qu'ils se sont assimilées que par l'accroissement, d'ailleurs point négligeable, de

AU MOMENT DES ATTAQUES, LES CONVOIS AUTOMOBILES ÉTAIENT UTILISÉS POUR APPORTER OBUS ET TORPILLES.

leur matériel et de leurs bâtiments, jaugez tout cela et vous serez rassurés sur ce que sera demain : l'ère des voitures établies en séries américaines, à des prix tentants avec, en plus, le « je ne sais quoi » qui a toujours marqué la supériorité de notre fabrication. — LAVILLE.

Informations.

LES constructeurs anglais d'automobiles ayant été obligés, par le fait de la guerre, d'orienter l'activité de leurs usines vers la fabrication des munitions, sont maintenant supplantés par les constructeurs américains pour la vente des voitures aux Indes, en Australie et en Afrique du Sud. Dans l'exercice 1916-1917 les Etats-Unis ont livré dans l'ensemble de ces trois contrées pour 61 millions 5 d'automobiles, alors que les importations d'Angleterre y baissaient de 33 millions 5 (chiffre de 1913) à 7 millions 5 (chiffre de 1916).

ON ne sait pas encore s'il y aura un Salon de l'Automobile en 1919 à Paris. Mais les constructeurs anglais ont depuis deux mois déjà annncé leur intention de faire revivre dès cette année leur fameuse exposition de l'Olympia. Espérons que nos constructeurs ne tarderont pas à faire connaître leur décision et que nous aurons en novembre ou décembre l'occasion d'admirer leurs produits d'après-guerre.

NOS grands Prix de l'Automobile-Club de France n'ont rien de comparable aux courses sur piste organisées par l'autodrome d'Indianapolis. Notre grande épreuve annuelle, instituée pour favoriser les progrès de la construction automobile exigeait de la part des fabricants qui y participaient une préparation durant presque une année. La course d'Indianapolis est une compétition purement sportive, dotée d'allocations importantes (250 mille francs) et ouverte à des voitures de caractéristiques très diverses. Dans ces conditions nous ne devons être étonnés, ni de constater qu'il n'y aura pas de prix de l'A. C. F. en 1919, ni d'enregistrer l'annonce du Grand Prix d'Indianapolis pour la saison prochaine. Plusieurs de nos champions du volant, Thomas, Wagner y participeront.

L'AUTOMOBILE-CLUB de Chicago a décidé que pendant sept ans aucun de ses membres n'achèterait d'automobile fabriquée en Allemagne.

LE conducteur italien Ralph de Palma vient, aux États-Unis, sur la plage de Dayton, de battre le record du monde de la vitesse en couvrant le mille anglais (1.609 mètres) en 24" 2/10.

LE champion belge Christiaens a été tué dans un accident d'automobile (25 février).

CONNAITRE LA FRANCE C'EST L'AIMER

LE dictionnaire Larousse définit ainsi le tourisme : « Goût du déplacement, des voyages, des excursions. » La définition est à la fois simple et claire et nul besoin n'apparaîtrait d'y ajouter un commentaire si on la trouvait complète. Elle le fut ; elle ne l'est plus. Au goût, qui n'est qu'une prédilection, il semble qu'il faille accoler la possibilité de la réalisation que sont les moyens. Et puisque la *Vie au Grand Air* veut bien m'ouvrir ses colonnes pour dire à ses lecteurs ce qu'est le tourisme, je me promets de vous en exposer les beautés en vous parlant de ses moyens. Parce qu'ils sont multiples, parce qu'ils s'améliorent chaque jour, parce qu'ils permettent, par les facilités qu'ils donnent, de développer ce goût du déplacement, j'arriverais tout naturellement à démontrer que le mouvement intense créé par ce goût du déplacement toujours plus facilité, est une source de richesses pour le pays qui le provoque.

La guerre vient d'ajouter aux beautés de notre France, la grandeur des ruines qui sont son inéluctable rançon. Et la France qui a fait, au cours de cette longue lutte, l'étonnement du monde, incite par ses meurtrissures, à la curiosité des peuples. Curiosité saine, curiosité admirative, désir de connaître le sol qui vit ses enfants si profondément attachés à lui, qu'il fit d'eux autant de héros.

Les peuples vont venir et en si grand nombre qu'il faut se préoccuper dès maintenant de les recevoir et surtout de les bien recevoir. C'est cette tâche qui fait de l'organisation du tourisme un facteur de l'économie générale.

Bien recevoir, ce n'est pas seulement recevoir avec grâce ; c'est aussi offrir à celui qui est reçu tout le confort nécessaire, dans le décor le plus séduisant. La culture française, la création ou l'amélioration des immeubles nécessaires aux touristes et la beauté de nos sites nous font prétendre que notre pays saura bien recevoir le flot de visiteurs qui lui sont déjà annoncés. Car les touristes attendent, peut-on dire, et notre capital de beautés étant resté intact, nous devons être prêts à mettre en état les hôtels nécessaires et à en créer d'autres.

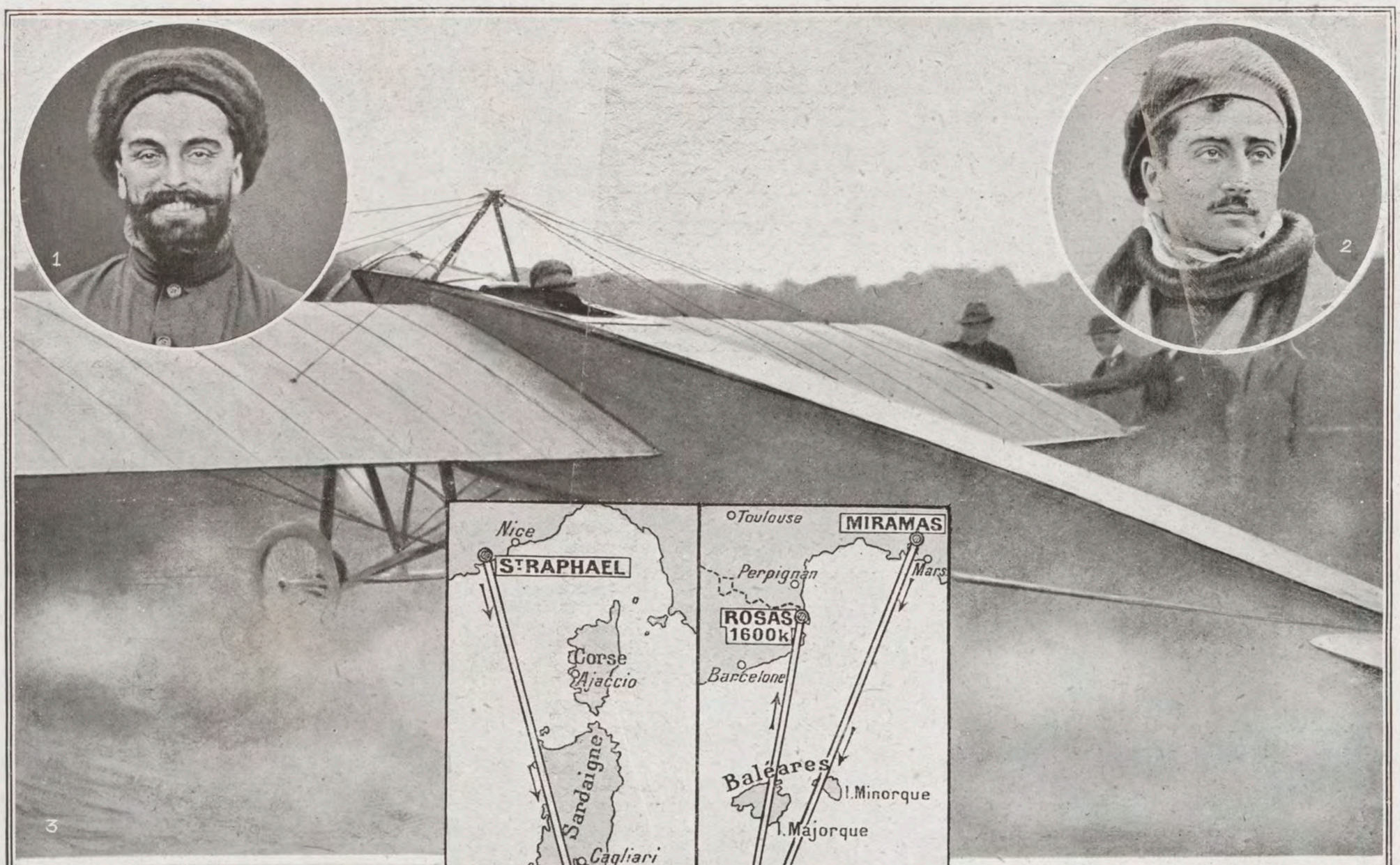
Nous serons ainsi amenés à parler du tourisme dans les trois divisions qu'il comporte : le tourisme proprement dit qui est le voyage et l'excursion, aidés par les moyens de transport qui vont aller chaque jour en s'améliorant ; l'industrie hôtelière, qui est l'outillage même du tourisme ; les stations climatiques, thermales et balnéaires qui sont les principaux centres de fonctionnement de cet outillage.

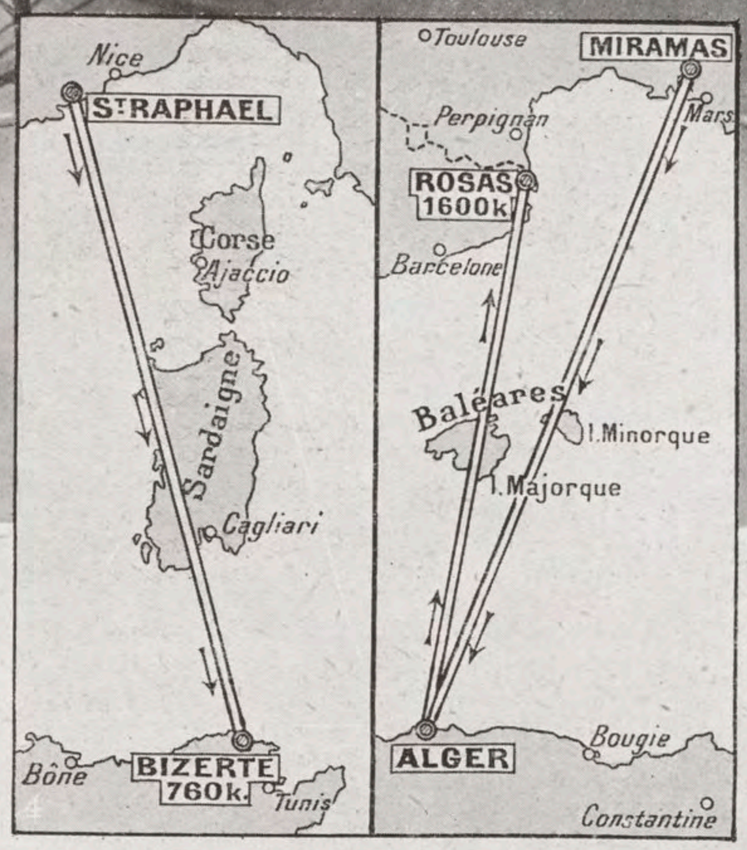
La France s'offre, au lendemain de la guerre qui tenta de la détruire, à la curiosité admirative de tous. Elle sait être accueillante. Elle trouvera, dans le salut offert à sa richesse morale, des sources de richesse économique qui aideront à son complet relèvement. Et ces sources promettent d'être si abondantes que la renovation sera rapide. — RENÉ BIERRE.

Informations.

LES 17 et 18 février une importante réunion, au T. C. F., des présidents des fédérations des syndicats d'initiative, a, tout en précisant le rôle des fédérations créées en 1917, pris des décisions très importantes sur l'organisation générale et financière des fédérations de syndicats d'initiative. Le rapport soumis par le T. C. F. et l'O. N. T., quoique discutés, a rassemblé tous les suffrages, et des exposés très nets ont permis d'envisager certaines modalités de l'organisation touristique en France sous leur véritable jour.

LE sous-secrétaire d'Etat des travaux publics et des transports a décidé que les travaux à exécuter pour les routes seront répartis en un grand nombre de lots pour remettre l'emploi simultané de tous les entrepreneurs disponibles.





LA DOUBLE TRAVERSÉE DE LA MÉDITERRANEE

Dans la nuit du 26 janvier, le Capitaine Coli, officier de la Légion d'Honneur, héros de la guerre, et le Lieutenant Roget prenaient leur vol de Miramas, à 2 heures du matin. Ils s'élançaient au-dessus de la Méditerranée et allaient atterrir un peu avant 7 heures près d'Alger. Nous les montrons au moment où ils étaient félicités par les autorités (4). Ils repartaient à 11 heures 56 et se posaient à Rosas, en Catalogne, à 7 heures du soir, ayant ainsi accompli dans la même journée la double traversée de la Méditerranée. Nous donnons la carte de leurs parcours, ainsi que celle du trajet suivi par Garros, le 23 septembre 1913 (3). En haut, le départ de Garros pour la traversée de la Méditerranée. 1. — Le lieutenant Bague qui se perdit, le 5 juin 1911, en essayant le glorieux vol. 2. — Roland Garros. 5. — Le Capitaine Coli ; 6. — Le Lieutenant Roget, qui vont tenter le voyage Paris-Dakar.

SPORTS DIVERS

COUP D'ŒIL SUR LE PASSÉ

Les sociétés de préparation militaire proprement dites, prenant pour base de leur programme d'instruction le programme même des examens du brevet d'aptitude militaire, auraient réalisé la plus proche conception de la véritable préparation au service militaire, si un nombre de groupements, issus des anciennes sociétés dites « d'instruction militaire », ne se ressentaient un peu trop encore de la prédominance accordée jadis aux connaissances théoriques militaires et aux matières telles que le service en campagne, le service des places, la fortification, etc., qui sont du domaine de l'Armée et que le régiment suffit à enseigner.

Nous ne saurions oublier l'association des Eclaireurs de France, dont l'éclosion date de 1911. Inspirée de la création des boys-scouts elle avait pour but de « développer chez les jeunes gens la vigueur et l'adresse physique, l'initiative, l'esprit de ressource, le courage sous toutes ses formes, le patriotisme, le sentiment de la solidarité, de la responsabilité morale et de l'honneur ». Cette définition du « scoutisme » ne résume-t-elle pas, à elle seule, tout le programme de l'idée de Préparation militaire.

Si nous avions parcouru le cycle complet des grandes associations qui ont groupé les efforts et les intentions de tous les protagonistes de l'Education pré-régimentaire de la jeunesse, nous serions amenés à considérer

LES MOUVEMENTS D'ENSEMBLE DONNENT, EN MÊME TEMPS QU'ILS DÉVELOPPENT, L'HABITUDE DE LA DISCIPLINE.

une fois de plus que, lorsqu'il s'agit du bien public, les meilleures intentions, les plus laborieux efforts ne peuvent obtenir leur effet utile que s'ils sont dirigés et coordonnés. C'est pour atteindre enfin ce résultat qu'une commission consultative ministérielle a été formée, commission comprenant les dirigeants de toutes les grandes unions ou fédérations ayant inscrit dans tout ou partie de leur programme d'action la culture physique de la Jeunesse.

C'est sur ce terrain de la culture physique, terrain neutre dans la plus haute acception du terme, que va se réaliser une des plus belles formes de l'Union sacrée. — Capitaine SCHILLER.

Informations.

Les épreuves du 1er degré du C. I. S. M., des brevets de spécialités passés en septembre sont annulées.

Une nouvelle session sera fixé en temps utile.

Résultats Techniques.

·3 Union des Sociétés de Tir de France. — Le 19 février, au stand militaire de Vincennes, seance de tir à longue portée.

·3 Tir sur cible réglementaire à 3 zones, position du tireur couché. — Ont été classés par 8 balles : MM. Durieux, Gerbelot, Deleon, Fel, Vazieux. Par 7 balles : MM. Chevigny, Momas.

ETAT ACTUEL : MARASME !

Des nouvelles qui nous parviennent des différents groupements hippiques, il résulte que les manifestations sportives seront rares, cette année, dans le monde du cheval.

Comment pourrait-il en être autrement avec la disparition d'un grand nombre de nos meilleurs cavaliers d'une part, et d'un autre côté avec les vides considérables faits dans la plupart de nos élevages ?

Il importe donc tout d'abord de refaire notre cavalerie dont nous avons perdu la majeure partie, dès le début de la guerre, par négligence et faute des quelques soins indispensables qui, appliqués à temps, nous auraient permis de récupérer un très grand nombre de sujets. Et ce n'est pas sur les chevaux importés que nous devons compter, car ils sont loin, en général, de valoir les nôtres.

LE BARON DU TEIL, DE LA SOCIÉTÉ HIPPIQUE.

Il est de toute évidence que la nouvelle tâche des sociétés hippiques est immense puisque l'élevage constitue une de nos richesses nationales et qu'il faudra toujours satisfaire aux besoins de nos régiments de cavalerie. Mais la plupart des présidents et des membres de ces sociétés, encore mobilisés, n'ont pu se réunir pour décider de leurs nouveaux programmes et exposer leurs idées d'avenir.

La Société hippique française, pour commencer par la plus importante, rencontre les plus grandes difficultés à faire renaître cette année, ses concours. En l'absence de son président, le baron du Teil, encore aux armées, M. Collière nous écrit et nous confirme verbalement son opinion :

« Il me paraît difficile que les concours recommencent cette année. Le Grand Palais ne sera pas disponible et bien des raisons semblent nous donner l'assurance que la reprise des épreuves devra être reportée à l'année prochaine. »

Quant aux réunions purement sportives et mondaines, l'avenir seul pourra nous renseigner sur leur vitalité.

Quoi qu'il en soit, rétablissant pour notre carnet mensuel la vieille formule abandonnée, nous écrirons en face la rubrique des réunions hippiques : Etat néant. — E. G. SÉE.

POLO

Le Polo, ce sport élégant qui avait avant la guerre de nombreux adeptes, semble pour l'instant du moins être un peu endormi. Au Polo Club de Bagatelle on nous a laissé entendre qu'on ne rouvrirait pas cette année; nous espérons que cette nouvelle est un peu prématurée et qu'avec la Paix prochaine nous verrons revivre le Polo.

LES COURSES DE CHEVAUX

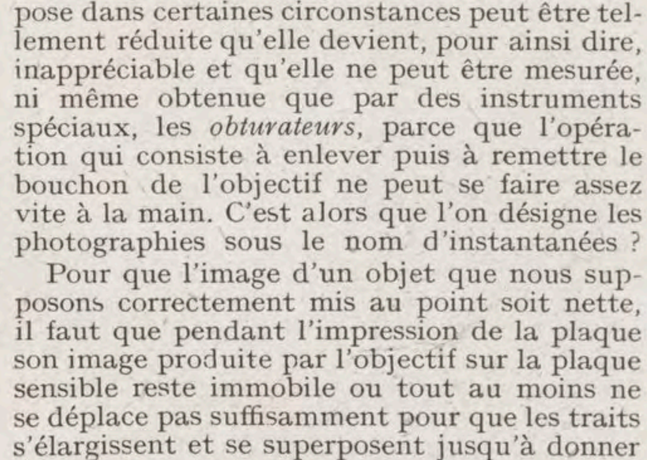
Les courses de chevaux pour être traitées d'une facon complète nécessitent un cadre trop étendu pour une Revue comme la nouvelle *Vie au Grand Air*. Les spécialistes considèreraient que la question devrait être développée davantage et les profanes trouveraient que nous lui consacrons toujours trop de place. Il nous a donc semblé qu'il était de notre devoir de sacrifier ce sport qui, selon nous, doit être l'objet d'un organe spécial.

COMMENT FAIRE UN INSTANTANÉ

Instantané. Voilà un mot que tout le monde comprend ou croit comprendre et qui cependant donne une idée bien vague de ce qu'il veut dire. On oppose souvent la photographie *instantanée* à la photographie *posée*, et cependant toute photographie nécessite une *pose* de la plaque sensible ; mais cette pose dans certaines circonstances peut être tellement réduite qu'elle devient, pour ainsi dire, inappréciable et qu'elle ne peut être mesurée, ni même obtenue que par des instruments spéciaux, les *obturateurs*, parce que l'opération qui consiste à enlever puis à remettre le bouchon de l'objectif ne peut se faire assez vite à la main. C'est alors que l'on désigne les photographies sous le nom d'instantanées ?

Pour que l'image d'un objet que nous supposons correctement mis au point soit nette, il faut que pendant l'impression de la plaque son image produite par l'objectif sur la plaque sensible reste immobile ou tout au moins ne se déplace pas suffisamment pour que les traits s'élargissent et se superposent jusqu'à donner l'apparence de flou.

Cette apparence de flou ne se présentera pas tant que les traits de l'image n'auront pas une épaisseur ou estompage supérieur au 1/10e de millimètre, mais pour des raisons sur lesquelles nous aurons à revenir, le format de l'appareil photographique instantané est généralement petit et alors les images sont souvent destinées à l'agrandissement ou tout au moins à l'examen au moyen d'une loupe, aussi la netteté doit-elle être plus rigoureuse que celle des

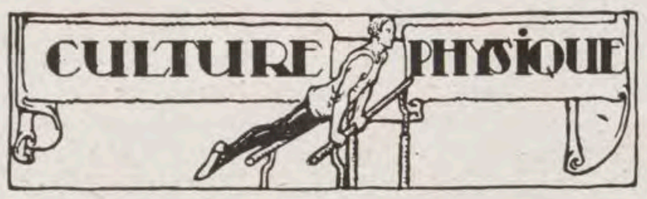


CET INSTANTANÉ RECORD A ÉTÉ PRIS PAR UN AMATEUR DE LA SOCIÉTÉ DE PHOTOGRAPHIE.

images de grand format que l'épaisseur des traits ne doit pas dépasser 1/15e de millimètre.

Supposons que nous possédons un appareil 9 × 12, avec un objectif de 13 centimètres de distance focale et que l'objet soit à 13 mètres de l'objectif ; la distance de l'objet à l'objectif sera donc 100 *fois* plus grande que celle de l'objectif à la plaque sensible. Dans ces conditions les déplacements de l'objet se traduiront par des déplacements de son image 100 *fois* plus petits, et par conséquent, si nous ne voulons pas que les lignes de l'image soient épaissies au delà du 1/15e de millimètre, l'objet ne devra pas se déplacer d'une longueur plus grande que 100 fois 1/15e de millimètre, soit 7 millimètres.

Quelle que soit sa distance focale mais si la distance des objets diminue de moitié par exemple, c'est-à-dire n'est plus égale qu'à 50 fois la distance focale, le déplacement du sujet ne devra pas dépasser la moitié de 7 millimètres et si la distance de l'objet devient double, c'est-à-dire égale à 200 fois la distance focale, le déplacement pourra s'étendre à 14 millimètres. — H. COUSIN.



INTRODUCTION A L'ÉTUDE DU MOUVEMENT

La définition de l'Education Physique est encore à donner. Cette imprécision terminologique se retrouve à l'origine de bien des discussions entre éducateurs : il apparaît assez difficile de se comprendre, partant, de s'entendre quand on ne parle pas la même langue, quand des mots vides de sens bourdonnent à l'oreille.

Une des causes — la plus importante peut-être — de cette imprécision tient à ce que nos « bons apôtres », qui se compliquent souvent de méthodistes, se proposent des buts très différents : l'enfant est d'une malléabilité physique et psychique qui fait de lui un excellent terrain pour la semence didactique. L'homme, imprégné d'habitudes, se prête beaucoup moins au modelage. En tous cas, le modelage n'est plus initial : il se compose de retouches, de corrections plus ou moins habiles. La femme, physiologiquement très différenciée, impose depuis toujours ses conditions au législateur.

BOUIN S'ENTRAINANT AU LANCEMENT DU POIDS.

Ce schéma peut être sérié davantage encore, si nous envisageons la question au point de vue des résultats à obtenir. L'enfant, mobile par tempérament, naturellement agité par le jeu, n'a pas, comme l'adulte, besoin d'une gymnastique de combustion, de désencrassement, qui vise à l'élimination des réserves ou des scories accumulées par une vie sédentaire. La grâce féminine, ne saurait faire oublier que, support de l'espèce, la femme, en mission sur la terre n'est — peut-on le dire — gracieuse qu'accessoirement.

Faut-il, à côté de ces grandes artères, signaler leurs multiples ramifications ? L'Education Physique du « cérébral » ne saurait s'inspirer des mêmes principes que celle du « manuel ». Le forgeron doit-il travailler les appareils ou pratiquer la boxe afin d'acquérir les muscles du frappeur, le médecin s'entraîner au sprint ou « faire de la montagne » pour ascensionner les étages de sa clientèle ?

Ces quelques exemples suffisent pour enchevêtrer le fil d'Ariane de la question qui reste tout entière à résoudre. L'unification apparaît plus facile si, délaissant le but ou plutôt les buts multiples de l'Education Physique, nous envisageons les moyens à employer pour y parvenir. — Dr Bellin du Coteau.

L'ÉDUCATION PHYSIQUE C'EST DU MOUVEMENT

Le jour se fait éclatant si, abandonnant le périscope individuel cher aux méthodistes, nous regardons le paysage, la fenêtre largement ouverte : tous les éduqués, à quelque caste qu'ils appartiennent et quel que soit le rite de la religion dont ils sont les fidèles, obéissent à une règle commune, celle du mouvement.

Si bien que nous pouvons dire sans crainte d'encourir d'autre reproche que celui d'être imprécis : *L'Education Physique, c'est du mouvement.* Ajoutons, à notre décharge, que cette imprécision volontaire est transitoire.

Ce principe indiscutable une fois admis, tous ceux que la question intéresse ou passionne doivent commencer par étudier les gestes des acteurs auxquels ils se proposent d'apprendre un rôle. L'étude du geste n'est d'ailleurs point une petite affaire. La grande majorité des professeurs a donc trouvé parfaitement inutile de s'imposer le travail ingrat qui consiste à s'initier au mystère d'une écriture hiéroglyphique et mobile avant de la faire reproduire par des élèves.

Tâche ingrate ; mais ce n'est pas là une excuse suffisante pour justifier les défaillances. Baudelaire, qui n'était pas des nôtres, se contente d'un aveu humble et sincère :

« Je hais le mouvement qui déplace les lignes. »

Ce vers cité non comme boutade mais parce que, le « cas Baudelaire » est légion. L'injustice du poète envers le mouvement est flagrante et excusable. Elle émane d'un artiste, c'est-à-dire d'un observateur relativement superficiel.

La fixation d'une image par le littérateur, le peintre ou le statuaire est une fixation enjolivée. Ce n'est pas médire de Baudelaire que de le comparer aux artistes de l'antiquité : les uns et les autres — à la recherche d'un idéal « du moment » — ont une caractéristique commune, l'idéalisme. Sculpteurs anciens et modernes ne sont pas des reproducteurs vrais, des cinématographistes du mouvement. N'importe quel pédestrian vous dira que le groupe classique des « Coureurs au but » est beau et faux.

Mais si le Parnasse a le droit d'être composé de gens qui ignorent la physiologie, il n'en va plus de même de ceux qui assument la charge non pas de produire des chefs-d'œuvre, mais de régler le travail d'une machine, surtout quand cette machine est humaine.

Baudelaire — revenons à lui encore une fois avant de l'abandonner — « haïssait » le mouvement, comme le renard du fabuliste hait les raisins. Nous le regrettons d'autant plus que s'il avait pris la peine d'étudier « le déplacement des lignes », son tempérament d'artiste n'eût pas manqué de vibrer à ces sensations nouvelles et son génie de nous traduire ces vibrations en strophes d'un idéalisme nouveau.

Parlons net. L'envol d'un André peut-il être considéré comme un pis-aller et notre grand athlète n'est-il pas plus « impressionnant » en mouvement qu'au repos ?

SAVOIR REGARDER

Pour voir, il faut apprendre à regarder, obtenir l'affinement, l'éducation du sens visuel. De même qu'une éducation auditive est indispensable pour percevoir l'harmonie d'un nocturne, de Chopin, de même la connaissance prémonitoire de la « gamme du geste » nous apparaît en matière d'envol physique comme une nécessité.

Gamme, alphabet, nuances spectrales, en un mot décomposition. Le mot est triste pour de si belles choses, mais il est vrai. Nous l'avons dit : l'éducateur doit être un scientifique ou, tout le moins, posséder un fonds scientifique. La médecine a son origine dans la dissection, les tons les plus chauds dans les couleurs fondamentales, le génie littéraire ou musical tient en vingt-six lettres ou sept notes.

Le mouvement est chinois à ce point de vue par suite de ses manifestations multiples mais il n'est alphabet si chinois qui n'ait ses « caractères ». Au même titre que n'importe quelle science, la science du mouvement peut être étudiée. Et nous voilà contraint par l'obstination que nous mettons à insister sur le scientifisme en matière d'Education Physique, à nous expliquer un peu pour répondre, par avance, à certaines objections que le lecteur ne manquerait point de nous faire.

Heureux, ceux qui — imposante majorité — font de la prose à la manière de M. Jourdain. Heureux celui qui le dimanche rentre des buts, sprinte ou rame. Le travailleur a cependant cousu le ballon, établi le soulier à pointe, construit la yole. Un autre groupe de travailleurs — les éducateurs précisément — doit leur apprendre l'art et la manière de s'en servir.

C'est là notre rôle. Sur le terrain de sport ou dans le gymnase nous regardons. Spectateurs avertis, admirateurs de l'ensemble du geste, nous le « phasons ». Dans la succession d'images qui impressionne notre rétine, nous cherchons à isoler les temps principaux.

L'œil ordinaire — non adapté — n'est point fait pour cette besogne spéciale. Il voit tout et le cerveau traduit « en gros ». Organe insuffisant pour percevoir l'infiniment petit, il se révèle également insuffisant pour percevoir l'infiniment rapide. Le microscope, instrument de laboratoire, vient en aide au chercheur de microbe ; la plaque sensible fixe et fige une image dont la mobilité semble interdire la fixation.

Informations.

Le 28 février, M. Henri Paté, député de Paris, Président du Comité National de l'Éducation Physique, a déposé sur le Bureau de la Chambre, une proposition de résolution invitant le Gouvernement à créer un ministère de la Santé Publique.

D'autre part, le Comité National, réuni en assemblée générale, a entendu le rapport du Capitaine Schiller, dans lequel il est dit que les Américains laisseront en France 300 Foyers du Soldat, et celui du Docteur Sicard de Plauzolles, annonçant que 734 communes s'étaient offertes à créer un terrain de sport et que la Ville de Paris en créerait à elle seule 40, dans la zone des fortifications,

Le Stade Pershing qui va être édifié par les Américains, entre Saint-Maur et l'École de Joinville, sera terminé dans trois mois et coûtera 450,000 francs.

Dans ce stade, qui est donné gracieusement à la France, il est prévu, outre un terrain de football, plusieurs pistes de course à pied.

POUR LA RACE

En France, l'évolution féminine sportive, sans être nulle, fut assez lente. On s'insurgeait à voir la femme prendre la direction d'une auto, tout au plus s'accordait-on à lui autoriser l'équitation, et encore par snobisme !

Dans les jeux, il en fut presque de même : le tennis fit cependant chez nous des adeptes, il détrôna rapidement le croquet vieillot, et nous possèdons quelques championnes dont

L'ENTRAINEMENT PHYSIQUE DANS UN COLLÈGE DE JEUNES FILLES... EN SUÈDE.

l'adresse et l'habileté ne le cèdent en rien aux plus fameux drivers

Les Anglais avaient des équipes féminines de hockey. Les Suédois et les Danois, même les Italiens, avaient des gymnastes. Nous en riions. Les Françaises restaient rétives.

Saluons ce bienfait de la guerre qui a convaincu bien des femmes que le secret de la santé réside dans la pratique d'exercices physiques et cherchons par tous les moyens à acquérir de la robustesse en conservant notre souplesse et notre grâce féminine. Car là est un petit écueil que nous signalerons en passant. Ne cherchons pas à outrepasser les limites. La femme doit rester femme avant tout. Tous les sports ne sont pas à sa portée, il en est qu'elle ne doit pas aborder ; améliorer et développer sa force musculaire par des exercices de gymnastique et certains sports pour en faire un être robuste et sain, tel est le seul but à atteindre. Pour répondre aux besoins des industries, privées de la main-d'œuvre masculine, la femme a fait des prodiges d'endurance, mais il ne faut pas en conclure qu'elle devra continuer à se « masculiniser ».

Répétons-le qu'elle reste avant tout « la Femme » avec sa grâce, sa joliesse. Ce qu'il faut c'est qu'elle devienne vigoureuse, prête à toutes les besognes utiles pour le bien social et susceptible de doter la France d'enfants destinés à remplacer ceux que les mères ont donnés à la Patrie. — Jeanne May.

LES RECORDS FÉMININS

Il est nécessaire de montrer les résultats obtenus par les femmes dans les divers sports.

Rappelons d'abord les principales performances accomplies en France, aux championnats féminins :

80 m. en 11 s. 1/5, Mlle Suzanne Liébrard.
300 m. en 48 s. 4/5, Mlle Suzanne Liébrard.
83 m. haies en 16 s. 2/5, Mlle Suzanne Liébrard.
Saut en long avec élan, 4 m. 32, Mlle Suzanne

Liébrard. Saut en long. sans élan, 2 m. 36, Mlle Suzanne Liébrard. 1.000 m. en 3 m. 30, Mlle Cadiès. Saut en hauteur avec élan, 1 m. 29, Mlle du Leslay. Saut en hauteur sans élan, 1 m. 02, Mlle Thérèse Brulé. Lancement du poids (4 kilog.), 13 m. 19, Mlle Janniaud.

Voici maintenant les records du monde :

50 yards (45 m. 70) 6 s. 1/5, Miss Fanny James du Vassar Collège (7 mai 1904). Miss F. Crenshaw, du Bryn Mawr Collège (11 mai 1912). Miss M. C. Morgan, du Bryn Mawr Collège (26 avril 1913). 75 yards (68 m. 55), 8 s. 3/5 Miss L. Haydock, du Bryn Mawr Collège (26 avril 1913). 100 yards (91 m. 43) 12 s., Miss Marie Thornton, du Lake Erie Collège (14 mai 1910). Miss M. C. Morgan du Bryn Mawr Collège (11 mai 1912). 220 yards (201 m.), 30 s. 3/5, Miss Agnes Wood du Pough Keepsie (17 mai 1903). 100 yards haies (91 m. 43), 15 s. 1/5, Miss Salme Peterson. du Lake Erie Collège (17 mai 1913). 120 yards, haies basses (109 m. 68), 18 s., Miss Virginia Branum, du Lake Erie Collège (17 mai 1913).

Saut en hauteur avec élan, 1 m. 44, Miss Isabelle Swain et Miss Myriam Heermans, du Wells Collège (16 mai 1911).

Saut en hauteur sans élan, 1 m. 21, Miss Ruth Spencer, du Lake Erie Collège (15 mai 1911).

Saut en longueur avec élan, 4 m. 64, Miss F. C Crenshaw, du Bryn Mawr Collège (11 mai 1912).

Saut sans élan, 2 m. 4,8 Miss Dorothy Cure, du Randolph Macon Women's Collège (3 mai 1913.)

SPORTS ENFANTINS

J'ai peur que l'on puisse s'imaginer que cette rubrique ait pour but de rendre acrobates les petits et que les mères de famille en laissent la lecture uniquement à ceux qui destinent leurs enfants aux travaux du cirque et du music-hall !

La culture physique enfantine ! Que de protestations ! Que de lamentations ! les pauvres chéris, vous voulez les martyriser, les

EXERCICES INDIVIDUELS DE FILLETTES EN ANGLETERRE.

brutaliser ! Non, Mesdames, et soyez certaines que si vous vous donnez la peine de suivre avec soin nos démonstrations et nos arguments vous comprendrez aisément que ce que nous recherchons est le bien-être et la santé des enfants.

Ceux-ci naissent avec des muscles. Et dès leur naissance il faut faire travailler leurs muscles. Les compositions de récitation du

MOUVEMENTS D'ASSOUPLISSEMENT APRÈS LA BAIGNADE.

collège ont pour but de faire travailler les méninges et vous l'admettez fort bien. Pourquoi ce qui se fait pour l'intelligence serait-il prohibé pour le physique ? L'un ne va pas sans l'autre. Finie l'époque où le fort en thèmes était le garçonnet chétif, malingre, incapable de se défendre dans la vie scolaire et plus tard dans la vraie vie où il faut lutter en faisant un appel constant à l'énergie. La culture physique est la meilleure école d'énergie qu'on puisse imaginer. Elle permet de juger l'avenir d'un œil calme sans crainte, sans peur. Et ce n'est pas parce que votre enfant pourra réciter l'Enéide imperturbablement qu'il saura aborder de front une difficulté dans l'existence. La plupart des bêtes à concours sont restées bêtes quand il n'y avait plus de concours. De plus, elles se portaient mal

Ne croyez pas, lycéens, que je fais ici l'apologie du cancre. Certes non, mais je tiens à prouver qu'on peut être à la fois un bon élève et un être sain. Dans toutes les écoles il est indispensable de créer un cours de culture physique qui sera suivi avec la même sévérité, avec le même soin que celui de latin ou de littérature. Plus de cette heure hebdomadaire de gymnastique où on apprenait à peu près aussi bien la gymnastique que l'art à la classe de dessin, plus de ces mouvements d'ensemble qui ne veulent rien dire simplement de la culture physique.

Informations.

Le professeur Charlemont, le grand maître de la boxe française a repris ses cours pour les collégiens. Ce sport hygiénique au plus haut point est celui que les parents doivent rechercher avant tout pour leurs enfants.

DE TOUT UN PEU

Avouons-le de bonne foi, nous avions abordé le problème par le mauvais bout. Et puisque l'heure est aux reconstructions et aux recommencements, profitons-en nous mêmes pour recommencer, armés de principes nouveaux et d'une énergie nouvelle, notre effort vers une organisation sociale de l'Education physique en France.

Mettons bien les choses au point. Les Sports sont une application de l'Education physique. Ils en sont le couronnement. Les deux termes ne s'opposent donc nullement. Pas de rivalités et de divisions à prévoir ; les gens qui ont en France le haut mérite d'organiser les sports ou simplement de s'y intéresser n'ont pas à se mettre sur la défensive, ni esquisser un petit sourire méprisant si on leur parle d'Education physique.

Les sports sont donc une magnifique attestation des bienfaits de l'Education physique, mais sachons reconnaître qu'ils sont demeurés l'apanage du petit nombre — l'élite évidemment — et que pour cette minorité, leur pratique n'est guère possible que durant un laps de temps assez court, une quinzaine d'années par exemple.

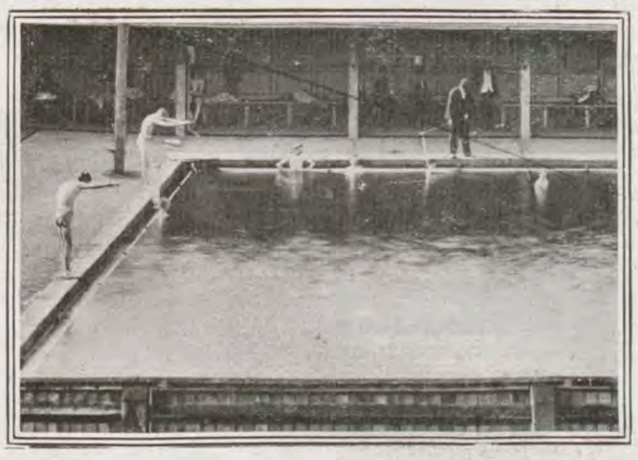
Est-ce là ce que nous voulons ? Vaut-il mieux pour le pays que nous ayons réussi à produire le champion du 100 mètres, du saut ou de la boxe, fils d'une sélection étroite ne portant que sur quelques échantillons restreints ? Ou vaut-il mieux avoir en France, beaucoup de coureurs, beaucoup de sauteurs et beaucoup de boxeurs, fussent-ils moyens dans leur valeur ? N'apparaît-il pas immédiatement que cette seconde proposition est la vraie, d'autant qu'elle contient la première précisément parce qu'elle provoque une sélection plus étendue portant sur un grand nombre d'athlètes moyens. Il ne s'agit donc pas d'un dilemne : qualité ou quantité. L'évidence crie que la quantité est la condition même qui permettra à la qualité de se faire jour.

Nous sommes devenus un peuple sportif — du moins des journaux spéciaux nous l'affirment. Est-ce parce que cinq à six mille personnes viennent de temps en temps le dimanche aux portes de Paris contempler immobiles trente athlètes aux prises avec un ballon ovale ? Nous serons devenus un peuple sportif quand tous les « possibles » du sport auront quitté la touche, abandonné leur gradin pour se mêler aux jeux.

Méfions-nous de ceux qui, par tendance ou par métier, veulent mesurer le développement du sport en France, aux recettes enregistrées aux guichets des établissements dits « de sports ». Sachons faire la différence entre les sports et les spectacles. Les premiers profitent à tous, les seconds profitent aux organisateurs. Il ne s'agit pourtant pas de diminuer en rien le mérite de ceux-ci, leur rôle est considérable, mais s'ils savent être bons commerçants, n'en faisons pas des apôtres. — Dr J. Cornet.

LES AMÉRICAINS ET NOUS

Voyons des faits pour en chercher une interprétation. L'Amérique a jeté dans la balance du destin, aux heures ultimes du grand conflit, une généreuse jeunesse, grâce à laquelle nous avons pu arracher le laurier de la victoire. Avouons-le, nous tous qui avons l'habitude de voir du muscle, de mesurer de la force, d'apprécier de la vie, ce fut un émerveillement pour nos yeux ; non pas tel ou tel homme, mais quelle magnifique moyenne d'hommes comme gabarit, comme morphologie, comme puissance devinée même au repos. Privé d'une armée permanente



UNE PISCINE EN ANGLETERRE,
QUAND EN VERRONS-NOUS AUTANT ?

ce pays nous a montré ce qu'en quelques mois pouvait prétendre réaliser une race énergique, soumise dès les premières années de la vie à l'éducation physique. Tous ces jeunes hommes sont devenus des soldats parfaitement mis au point en quelques mois d'instruction technique, grâce à leur éducation antérieure, dirigée, surveillée, contrôlée à chaque étape de leur jeunesse, à travers leur croissance. Ce fut tout de suite le rendement maximum, avec le minimum de dépense, le grand idéal biologique du sport, de la vie même.

Ne mettons pas la charrue avant les bœufs, ne nous obstinons pas à réussir en commençant par la fin. Démocratisons le sport, quand tout le peuple sera instruit, quand le nombre des pratiquants et des prosélytes sera considérable, total, alors seulement l'éclosion de tous les champions possibles sera permise.

Informations.

Le Congrès interallié présidé par le docteur Doisy a nommé une commission d'hygiène scolaire et une commission d'éducation physique pour les régions dévastées.

Nous n'avons pas toujours eu à féliciter les managers sur la façon dont avant 1914, les championnats de lutte étaient organisés. Nous avons protesté maintes fois, et, dans un de nos derniers numéros d'avant guerre, fidèles à nos traditions sportives nous n'avons pas craint de démasquer, preuves en mains, ceux qui par leur esprit mercantile ont tué ce sport athlétique, l'un des plus beaux qui soient.

La lutte va-t-elle renaître ? Nous l'espérons vivement et comme par le passé nous n'hésiterons pas si les épreuves auxquelles nous allons assister sont sincèrement disputées, à en parler avec la plus grande impartialité, dans le cas contraire nous considérerons comme un devoir de mettre nos lecteurs en garde contre des exhibitions foraines. — Jean Auger.

TECHNIQUE SPORTIVE

Par L. BAUDRY de SAUNIER

LE COUP D'ŒIL DU PILOTE A BORD D'UN AVION

Le profane qui lit le récit d'une prouesse aérienne ne peut jamais l'estimer aussi belle qu'elle l'est en réalité. La somme de travail, de patience, de sang-froid et d'abnégation qu'elle représente et qui souvent se dépense en quelques heures, équivaudrait à celle qu'ont lâchée goutte à goutte certains hommes pendant leur vie tout entière.

Pour presque tout le monde, le pilote d'un avion par exemple est comparable à un conducteur de taxi, un taxi très rapide certes, un taxi ailé et dans lequel on doit avoir très froid, mais où l'on n'a d'autre souci que celui de se diriger.

Examinons donc si la réalité correspond à cette image. Nous sommes en présence d'un ancien avion de bombardement, aujourd'hui avion de transport de correspondances ou de personnes. Il est muni de 4 moteurs de 200 chevaux (800 au total), qui font tourner chacun une hélice. Il pèse 5 tonnes, dont une de charge utile. Plusieurs hommes sont à bord. Voyons seulement le pilote, et demandons simplement s'il a besoin d'être réellement doué de présence d'esprit.

L'appareil est en l'air. Le pilote est assis. D'une main il manœuvre un levier, qu'en argot on appelle « manche à balai », et qui actionne à la fois le gouvernail de profondeur (montée ou descente) et les ailerons (inclinaison sur une aile et redressement). Du pied il meut le gouvernail latéral (direction à droite ou à gauche).

Il a les yeux dans l'espace où s'avance l'appareil. Mais aussi, presque à tout moment, il jette un regard sur la *planchette de bord* qui est fixée devant lui. Or, souvent cette planchette ne porte pas moins de 22 appareils ! Quels sont-ils ?

D'abord une *montre*. Le pilote note l'heure de son départ et celle de son arrivée. Il doit savoir dans quel temps il peut atteindre telle altitude, etc.

Puis une *boussole*. Lorsqu'il ne voit pas la terre, notamment dans les nuages ou dans la nuit, comment sans elle se dirigerait-il ?

Puis un *altimètre*. S'il a reçu l'ordre de s'élever à telle hauteur, comment, sans appareil spécial, saura-t-il qu'il l'a atteinte ou dépassée ?

Puis un *indicateur de pente*. L'ascension en l'air à une altitude donnée, ou la descension, sont exactement équivalentes à la montée d'une rampe ou à la descente d'une pente sur la terre, à cette différence toutefois que dans l'azur, et surtout dans la nuit, on n'a aucun point de repère pour estimer si l'on monte, si l'on plane ou si l'on descend, ni surtout de quelle quantité on est incliné. Or la quantité est ici un facteur qu'il importe grandement de connaître, soit pour ne pas donner au moteur un travail excessif qui le ferait chauffer, soit pour éviter une chute trop rapide.

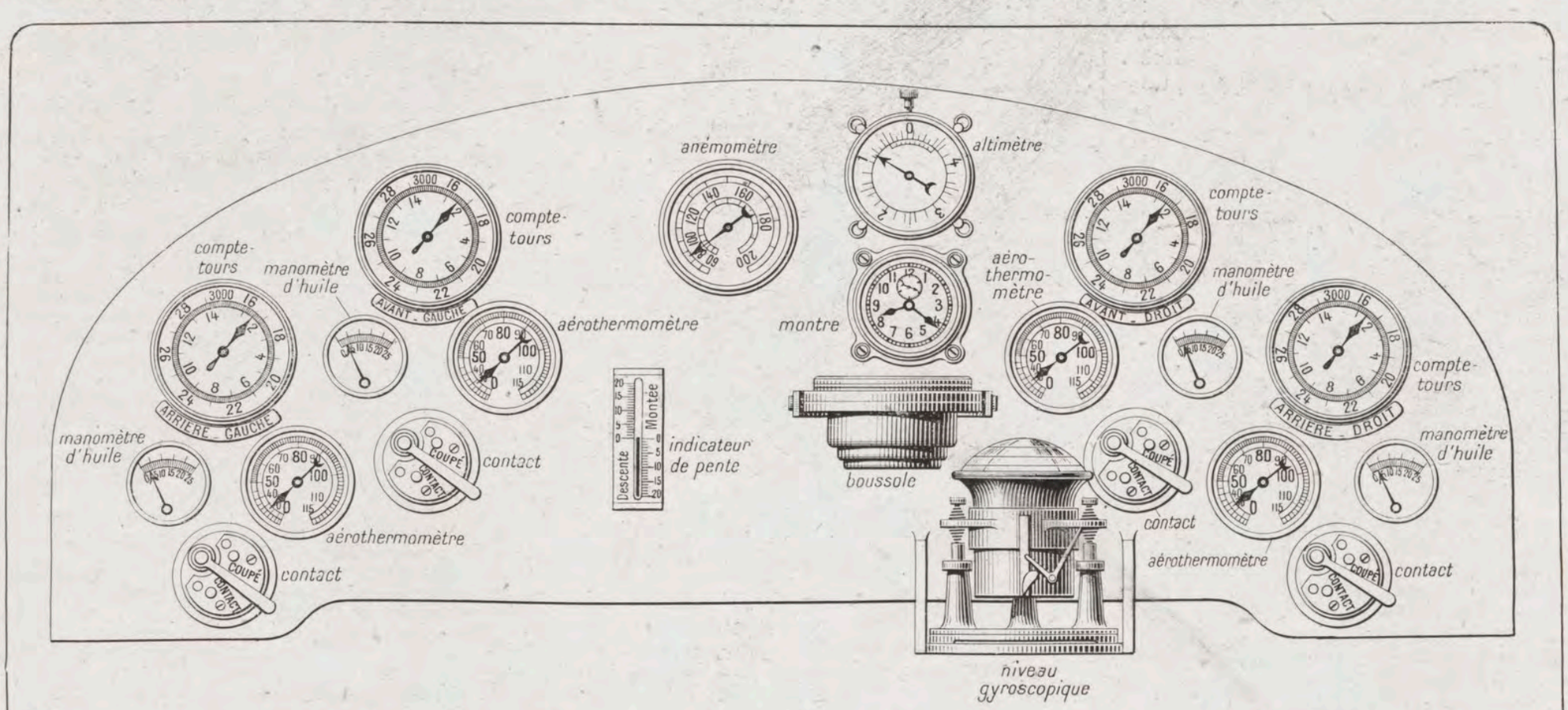
Puis un *niveau gyroscopique*. Qui dira au pilote si l'appareil penche sur une aile par exemple ? Or, s'il penche abusivement, il se mettra bientôt à glisser sur cette aile ; et c'est peut-être la chute mortelle au bout de la glissade.

Puis un *anémomètre*. L'air offre à l'avion une résistance à la pénétration, d'autant plus grande que l'appareil se déplace plus vite : l'effet est le même que si l'avion était fixe et que l'air se précipitait sur lui avec une égale vitesse. L'anémomètre est donc l'indicateur de vitesse du pilote.

Puis quatre *compte-tours*. Ils indiquent si tel moteur a des ratés, si tel ne donne pas sa puissance. Ils permettent au pilote de les amener à l'unisson pour que les quatre hélices travaillent également.

Puis *quatre aérothermomètres*. Ils indiquent à tout moment la température de l'eau de refroidissement de chaque moteur. Car en l'air il importe fort de ne pas gaspiller l'eau (on n'en retrouve pas !), un moteur ne doit jamais amener son eau à ébullition. De l'indication des aérothermomètres, le pilote peut conclure par exemple qu'il monte trop vite (rampe trop dure), etc.

Puis quatre *manomètres d'huile*. Je n'ai pas à rappeler l'intérêt primordial qu'a un conducteur à savoir si le graissage se fait



CE QUE REGARDE UN PILOTE

Planchette de bord d'un avion de transport, ancien avion de bombardement de 800 chevaux.

régulièrement dans tous ses moteurs. En cas d'indication défavorable, il ralentit tout l'ensemble, au besoin arrête le défaillant avant qu'il ne grippe.

Puis quatre *contacts*, pour isoler un moteur, les arrêter tous au besoin à l'atterrissage, etc.

J'ajoute que, pendant le jour et lorsque la terre est suffisamment visible, le pilote se dirige d'après des cartes qui sont installées à sa droite dans un *porte-cartes*.

J'ajoute qu'il a, à portée de sa main libre, les quatre *manettes de gaz* qui lui permettent d'amener chacun des moteurs à l'allure convenable.

J'ajoute qu'il a le commandement des *contacts d'éclairage* (feux de bord, feux de position, phares d'atterrissage) et ceux de *chauffage* (car un avion est chauffé).

En outre, dans plusieurs appareils, le pilote dispose d'un dispositif qui lui permet, en cas d'incendie d'un des réservoirs d'essence, de le décrocher instantanément et de l'envoyer à la terre... Jadis il pouvait, par un procédé analogue, en cas de chute rapide, détacher d'un seul coup la provision de bombes de l'avion — afin de ne pas arriver au sol en leur néfaste compagnie...

On voit que le métier de pilote d'avion de transport n'est pas à la portée de toutes les cervelles. Pas plus que l'achat d'un tel véhicule n'est à la portée de toutes les bourses, puisque le prix dépasse 200.000 francs.

La vitesse d'un tel engin atteint 150 kilomètres à l'heure. C'est la tortue des airs. Quelques jours après la signature de l'armistice, nous devions sortir de petits avions de chasse capables de 350. L'avion démontre de plus en plus qu'il n'est qu'un projectile.

Quels progrès le véhicule volant ne devra-t-il pas réaliser pour faire du 20 à l'heure ? Et ne sera-t-il pas bon pour les mains de tout le monde le jour seulement où il sera capable de rester sur place ?

L'UTILISATION D'UN BIDON D'ESSENCE

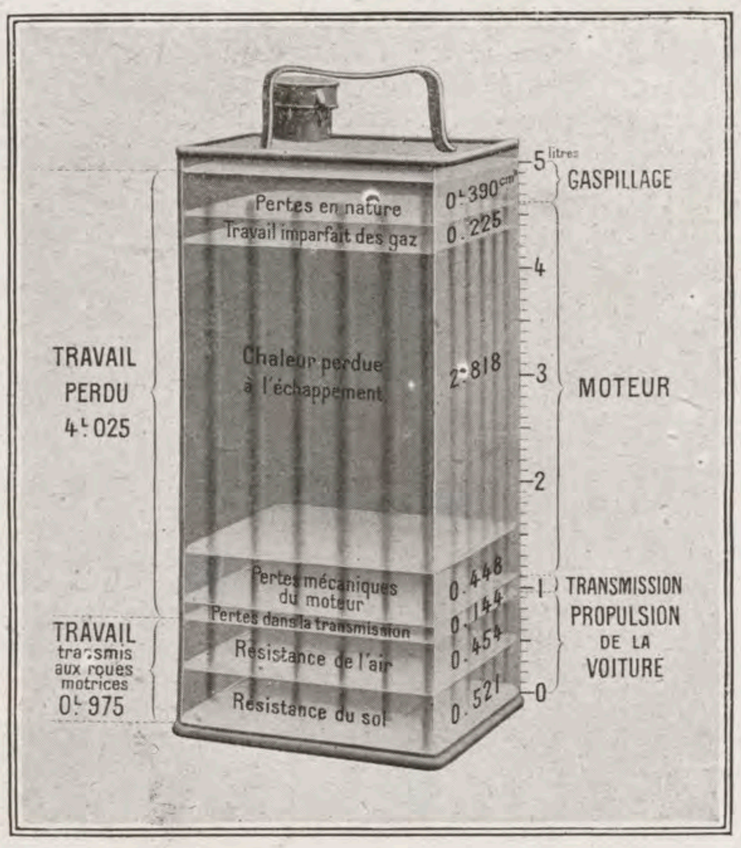
L'automobile a-t-elle de grands progrès à réaliser encore ? Ne sommes-nous pas très proches du temps où la perfection sera obtenue ? Pour se faire une idée, encore que très approximative, des recherches que nécessite la voiture à moteur inanimé, il suffit de rechercher « à quoi passe » actuellement l'essence que l'on verse dans le réservoir d'une automobile.

C'est une curiosité que le savant professeur en machines thermiques, M. Louis Lacoin, a satisfaite en y allant voir de tout près. Les chiffres que je vais citer sont de lui.

Il s'agit en somme d'une question de *rendement*. Trop d'amis des moteurs confondent encore le rendement d'un moteur avec sa puissance : pour eux, un moteur à haut rendement est un moteur très puissant. Erreur grave : un moteur d'un dixième de cheval peut avoir un bon rendement alors qu'un autre de 200 chevaux en a un déplorable.

Le rendement, c'est la proportion entre le nombre de calories que nous versons au moteur sous forme d'essence, de charbon, etc., et celui qu'il nous restitue sous forme de travail. Quand nous examinons un engin mécanique au point de vue de son rendement, nous lui demandons des comptes : « Je te remets tant de calories. Qu'en fais-tu ? » Etant bien entendu que chaleur, travail et électricité sont tous trois de l'énergie, mais sous des formes différentes, qu'elles peuvent se mesurer exactement et se transformer les unes en les autres. Etant entendu aussi que, le jour seulement (dont l'aurore jamais ne luira) où toute énergie remise à un moteur sera transformée par lui en travail, nous dirons que ce moteur est parfait.

Voici un bidon d'essence de 5 litres. Le bidon est l'*unité de consommation* du chauffeur, on le sait.



POUR UN BIDON D'ESSENCE

Schéma représentant l'utilisation de l'essence contenue dans un bidon de cinq litres.

On apprendra peut-être avec un peu de surprise que *plus de quatre litres* sur cinq sont, dans une automobile, gaspillés par le moteur et la transmission à tout autre chose que ce travail utile, le seul que nous leur demandions, la propulsion sur la route. Plus de quatre litres sont transformés en travail nocif, c'est-à-dire en chaleur et en usure ! Et *moins d'un litre* sur cinq s'emploie réellement à notre service.

Le grand, le plus grand travail — et de beaucoup ! — que fasse une automobile actuelle, est éminemment inutile : il consiste en somme à élever la température de l'air qu'elle traverse, par l'intermédiaire de l'eau du radiateur et de toutes les pièces de l'ensemble du mécanisme plus ou moins échauffées par les explosions ou par les frictions. La seule chaleur perdue dans l'échappement par exemple correspond à près de *trois litres sur cinq !*

La place me manque ici pour analyser toutes les causes de gaspillage d'énergie, et par conséquent d'essence, qui sont imputables au mécanisme même et qui résident aussi bien dans les pistons que dans le différentiel. Mais il peut paraître intéressant, pour bien préciser les idées, de montrer que le chauffeur lui-même est un gaspilleur de mérite, non seulement dans sa façon de conduire (que nous n'analyserons pas aujourd'hui), mais encore dans la désinvolture avec laquelle, tout simplement, il vide un bidon dans son réservoir.

Si le marchand est honnête, et nous le supposons, chaque bidon contenait au début la quantité promise. Mais il peut être mal bouché. Par évaporation ou suintement, il a pu perdre un peu d'essence. Mais n'en faisons pas état, désirant supposer, je le répète, que chaque litre payé est exactement livré.

Le bidon acheté, le chauffeur ou le garçon épicier l'ouvre d'un brusque mouvement de clé. Des gouttelettes d'essence sautent avec le bouchon. On renverse précipitamment le bidon dans l'entonnoir: des gouttelettes encore jaillissent de tous côtés. Première perte, et combien inutile, pour gagner quelques secondes au voyageur impatient !

J'entends l'excuse : « Pourquoi faire tant d'histoires pour quelques gouttes ? »

Calculons vite l'énergie contenue dans chacune de ces gouttes.

On compte environ 20 gouttes dans un centimètre cube. Chiffre moyen, bien entendu, mais adopté par les pharmaciens. Partant de cette donnée, nous pouvons établir le tableau suivant, qui ne laisse pas d'être suggestif :

Kilogrammètres contenus dans divers volumes d'essence :

Un litre	3.250.000	kilogrammètres.
Un centimètre cube	3.250	kilogrammètres.
Une goute.	162,5	kilogrammètres.
Un millimètre cube	3,25	kilogrammètres.

L'énergie contenue dans *une goutte* d'essence est donc capable de soulever plus de 160 kilos à la hauteur de un mètre. Elle pourrait prendre à terre un homme de poids moyen et le poser sur une plateforme à 2 mètres de hauteur. Une automobile de 3.000 kilos ayant, en terrain plat et à petite allure, une résistance à l'avancement de 25 kilos, cette goutte, bien employée, pourrait la déplacer de 6 mètres 50 !

En pratique, à cause de pertes nombreuses de rendement, ce chiffre ne serait pas atteint, mais il dépasserait encore un mètre. Qu'une simple petite goutte déplace de tout un mètre une automobile et ses voyageurs, c'est la besogne courante. Donc chaque goutte perdue supprime au chauffeur un mètre de transport en moyenne.

Voyons plus loin. Le bidon vidé est immédiatement rendu à l'épicier, ainsi que l'entonnoir encore couvert de liquide.

Est-il vraiment vide ? Si, un quart d'heure après, vous aviez la curiosité de retourner ce bidon au-dessus d'un verre gradué, vous seriez stupéfait de la quantité de liquide qui s'y écoule encore, de nombreux centimètres cubes !

Du réservoir au gicleur du carburateur, les fuites sont souvent nombreuses. Dans combien de voitures le robinet et les raccords fuient un peu ! Oh ! presque rien... une goutte toutes les cinq minutes ! Voyez ce que votre négligence vous fait perdre en une journée !

Pour la mise en marche du moteur, que de liquide gaspillé encore dans l'opération qui se dénomme « appel de l'essence » !

N'insistons pas davantage. Au surplus, le tableau suivant résume en une douloureuse addition le bilan d'un bidon d'essence au point de vue de son utilisation en énergie :

		CENTIMÈTRES CUBES
TRAVAIL NUISIBLE	Pertes en nature	390
	Travail imparfait des gaz . .	225
	Chaleur à l'échappement . .	2818
	Pertes mécaniques du moteur	448
	Pertes de la transmission . .	144
TRAVAIL UTILE	Radiation de l'air	454
	Résistance du sol	521
		5000

Du très curieux travail du professeur Louis Lacoin, quelle conclusion faut-il tirer ? Que le moteur à explosions, ou mieux dit à combustion interne, doit être condamné ?

N'allons pas si vite dans nos jugements ! Hélas, c'est là le moins mauvais de tous nos moteurs. Le moteur à vapeur est deux fois pire !

Contentons-nous d'être très modestes, comme il sied à des humains, et de travailler toujours.

BAUDRY DE SAUNIER.

Véritable prodige du tennis d'avant-guerre par sa précocité, M^lle Suzanne Lenglen qui avait battu M^me Golding dans les derniers championnats, est devenue une jeune fille et a encore perfectionné son jeu. Elle est la représentante française sur laquelle les sportsmen comptent le plus.

M^lle SUZANNE LENGLEN

(CLICHÉ « IL SECOLO ILLUSTRATO ».)

L'ENTRAINEMENT AU PASSAGE DE LA PIAVE

Le sport ne perd jamais ses droits. Quelques jours avant la bataille décisive de la Piave, les officiers italiens entraînèrent des hommes d'élite à passer les cours d'eau tout équipés, et ceux-ci furent pour une grande part dans la victoire.

BLÉRIOT-PHI

PHARES

RADIATEURS

RÉSERVOIRS

DYNAMOS

MAGNÉTOS

APPAREILLAGE ÉLECTRIQUE

" BLÉRIOT PHI " EXPOSE A LA FOIRE DE LYON SES NOUVEAUX MODÈLES POUR 1919

Pionnier de l'éclairage et du démarrage des automobiles, " BLÉRIOT PHI " reste le premier par ses brevets, par son expérience et par sa fabrication de haute précision.

Les Dynamos et les Magnétos " PHI " ne sont pas des copies ou des licences de l'étranger — elles sont françaises de conception aussi bien que de construction — leur rendement et leur sécurité de fonctionnement sont incomparables.

Il faut voir les nouveaux modèles :
de Dynamos d'éclairage en 3 types, avec conjoncteur-disjoncteur compensé et régulateur instantané ;
de Dynamos de démarrage avec un nouveau système d'enclanchement automatique sur le volant ;
de Magnétos pour gros moteurs d'avions ou pour automobiles.
d' Appareillages automatiques pour T. S. F. et pour l'Eclairage des trains.

La SOCIÉTÉ BLÉRIOT étudie et met au point des ensembles répondant à tous les besoins et à tous les desiderata des constructeurs.
Elle donne des licences de ses dispositifs brevetés.

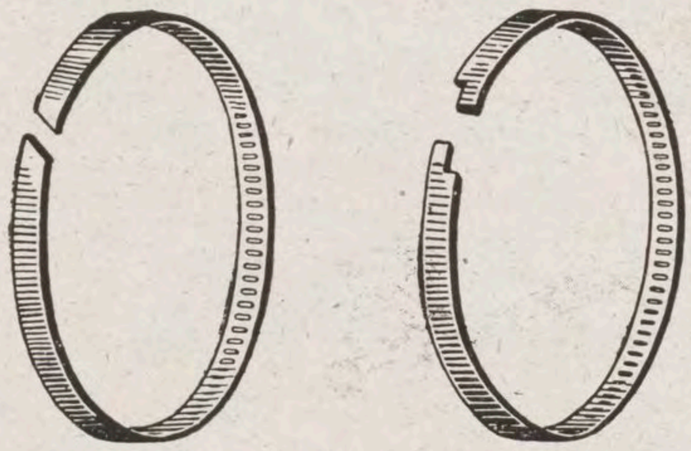
Les Catalogues sont à l'impression.

SOCIÉTÉ ANONYME DES
ÉTABLISSEMENTS BLÉRIOT
16, RUE DURET, PARIS

SUPÉRIEUR à TOUS

LE SEGMENT

MONOPOLE



BREVETÉ EN FRANCE & A L'ÉTRANGER

Sa Nouvelle fabrication

○ ○ ○

26, rue du Pont, 26

NEUILLY-SUR-SEINE

Téléphone : 10-61

Ceinture Anatomique pour Hommes

du Dr NAMY

Élastique, Élégante
AMAIGRISSANTE

Légère, indéformable, agréable à porter. Sans pattes, sans boucles, sans bordure rigide, évite tous les inconvénients des modèles ordinaires.

Recommandée à tous les hommes qui commencent à "prendre du ventre", ainsi qu'aux officiers, aviateurs, sportsmen, automobilistes, cavaliers, etc. Soutient les reins et les organes abdominaux, combat l'embonpoint, et procure bien-être, sécurité des efforts, sveltesse de la taille.

En tissu ajouré fil écru. gommes tressées et azurées. Haut. devant : 18, 20 ou 22 cm. ... ... **37** fr.

En tissu de soie ajouré. à damiers mauve ou noir... ... ... **52** fr.

(Indiquer simplement la circonférence du corps prise au milieu de l'abdomen et la hauteur devant désirée).

xpédition franco France et Etranger pour les commandes accompagnées de leur valeur en mandat-poste ou en un chèque sur Paris et adressées à :

MM. BOS & PUEL FABRICANTS BREVETÉS

234, Faubourg Saint-Martin - PARIS (à l'angle de la rue Lafayette *Métro :* Louis-Blanc.)

Lire l'intéressante Notice illustrée sur la «Ceinture de Dr Namy», adressée gratuitement sur demande.

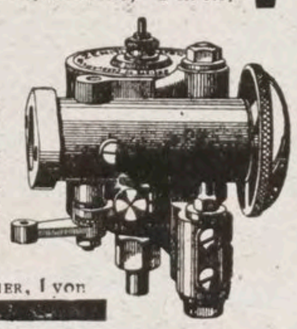
Nous livrons dès maintenant tous modèles pour voitures, camions, motocyclettes, canots automobiles, etc...

SOCIÉTÉ du

CARBURATEUR ZÉNITH

Siège social et Usines :
51, chemin Feuillat, LYON
Maison à PARIS, 15, r. du Débarcadère

USINES ET SUCCURSALES :
Paris, Lyon, Londres, Milan, Turin, Genève, Detroit, New-York.



Le siège social, à Lyon répond par courrier à toute demande d'ordre technique ou commercial

Publ G BERTHILLIER, Lyon

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE

LA COLLECTION ILLUSTRÉE

SPORTS BIBLIOTHÈQUE

EST LE GUIDE INDISPENSABLE DU SPORTSMAN

24 VOLUMES

Dans chaque volume : 350 à 450 pages de texte et 48 à 65 planches hors-texte.

La Lutte.	Education physique et Gymnastique.	Le Golf.
Athlétisme et Gymnastique suédoise.	L'Aéronautique.	L'Escrime.
Les Animaux de Sports.	Le Tir.	L'Automobile.
La Pêche.	Jeux de plein air et d'intérieur.	L'Équitation et le Cheval.
La Natation et le Rowing.	Le Football.	La Chasse à tir.
L'Alpinisme.	La Boxe.	La Défense dans la rue.
Tennis, Hockey, Balles et Poules.	Les Sports d'Hiver.	Les Courses de chevaux.
	Les Courses à pied.	Le Cyclisme.
		Le Yachting.

Le volume : broché.. .. .. **6** fr.
cartonné .. .. **7** fr.

90, Champs-Elysées, PARIS

MONTRES
de précision

LIP

LES PLUS PARFAITES
LES MOINS CHER

En vente chez les bons horlogers.

pour ponte. Couveuses artificielles
OVOLINE
activant la ponte.
CHIENS & CHATS de race.
ALIMENTATION économique pour poules, chiens, bétails, etc.
Etablists V. ROBIN, 13, Rue Lafayette, PARIS. Trudaine 54-37

DEMANDEZ
LA TOURISTE
BANDE MOLLETIÈRE
SPIRALE EXTENSIBLE

Trois Courbes
Supprimant tout glissement.
Qualité recommandée : Les Alliés. — En Vente dans les Gds Magasins, Mons de Chaussures, Nouveautés, Sports.
Gros : La Touriste, Paris.

DUBONNET
VIN TONIQUE
AU QUINQUINA

A. Ehrmann.

le DUBONNET
doit sa réputation à
son goût exquis et à sa
généreuse action sur l'estomac
.....
Mélange de vieux vins
et d'écorces de quinquinas
supérieurs

AUTOMOBILES TOUS GENRES
LIMOUSINES, TORPÉDOS, CAMIONS LOURDS
Moteurs, Boîtes de vitesse, Pièces détachées
A VOIR CHEZ LITVACK 23, Bd Richard-Lenoir Roquette 49-28

TOUT pour
tous SPORTS
FOOTBALL
ALLEN
42, Rue Étienne-Marcel
Louvre 14-19
Catalogue illustré franco

ATELIERS
VAUCANSON

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 2.000.000 DE FRS

SIÈGE SOCIAL :
11, RUE DU SURMELIN, 11
PARIS

TÉLÉPHONE : ROQUETTE **28-17**
— **78-04**

CONSTRUCTION D'APPAREILS
DE PRÉCISION

3 Usines spécialisées

HORLOGERIE
MAGNÉTOS, DYNAMOS
DÉCOLLETAGE

FOURNISSEURS DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE NATIONALE.

Comment devenir un ***PARFAIT PIANISTE***

Cours SINAT

par Correspondance

AGRÉABLE ⁘ FACILE A SUIVRE

SUPPRIME l'étude mécanique.
ÉCONOMISE les 3/4 du temps d'étude. • • •
DONNE son splendide, virtuosité, sûreté de jeu.
ENSEIGNE ce que les leçons orales n'enseignent jamais. • •
REND FACILE tout ce qui semblait difficile.

COURS SINAT d'HARMONIE (très recommandé)
pour composer, accompagner, improviser, analyser

EXPLIQUE TOUT -:- FAIT TOUT COMPRENDRE

:- Cours tous degrés : **VIOLON, SOLFÈGE, CHANT, MANDOLINE** -:-

Demander très intéressant PROGRAMME gratuit et franco.

V. A. SINAT, 1, rue Jean-Bologne, Paris (16e)

ASTHME
REMÈDE EFFICACE **ESPIC**
CIGARETTES OU POUDRE
Tes Phies. -Signature J. ESPIC sur chaque cigarette

Editions Pierre Lafitte

J.-P. MULLER

Mon Système

Méthode de Culture Physique

Pour les Hommes
Pour les Femmes
Pour les Enfants

TABLEAUX D'EXERCICES

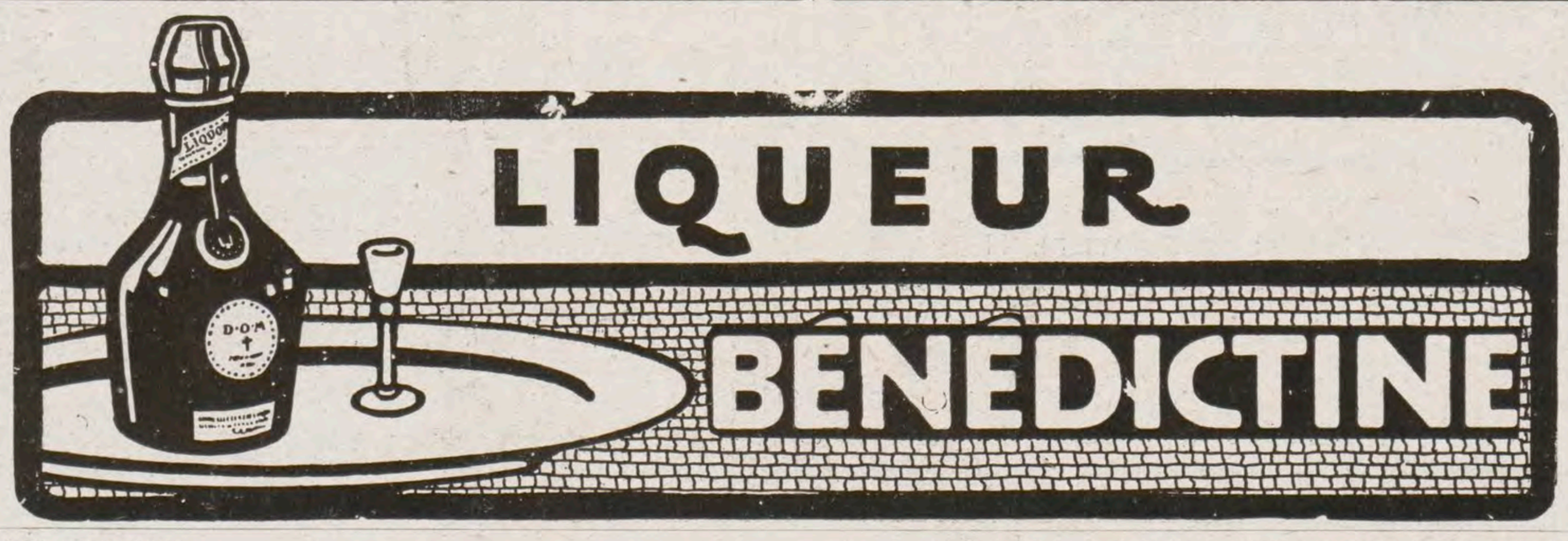
15 minutes de travail par jour
pour la Beauté ; pour la Santé

Chaque volume cartonné avec 100 illustrations démonstratives.

3 fr. 50

Chaque tableau : **1** fr. **25**

90, Champs-Elysées



Le Gérant : Unal Serre.

Imprimerie de Vaugirard, H.-L. Motti, directeur, 12-13, Impasse Ronsin, Paris.

RESSORTS

POUR TOUTES INDUSTRIES, TOUTES CONSTRUCTIONS.

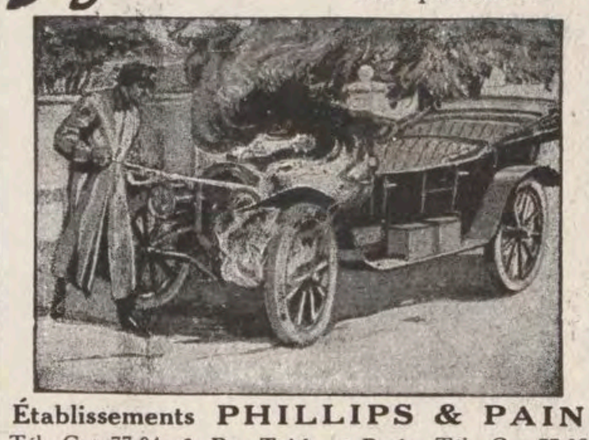
GUILLOTTE

2, Cours des Chartreux, LYON

Agences à St-Étienne, Turin, Barcelone, etc.

Cliché Berthillier, Lyon

Pyrene MARQUE DÉPOSÉE — L'EXTINCTEUR qui a fait ses preuves.



Établissements PHILLIPS & PAIN

Tél. : Gut. 77-04 - 1, Rue Taitbout, Paris - Tél. : Gut. 77-02

AUX MARINS

7-9, Avenue de la Grande-Armée

PARIS

Spécialité de vêtements et livrées pour l'automobile.

Assortiment d'hiver.

MANTEAUX

GANTS FOURRÉS, etc., etc.

ÉQUIPEMENTS COMPLETS

JEUNES GENS CLASSES 20-21

réformés, personnes faibles, rendez-vous forts et robustes par la nouvelle méthode de culture phys. de chambre, sans appareils, 10 minutes pr jour, pour créer une nation forte et saine et défendre la patrie.

Brochure contre timbres.

Prof. Wehrheim, *Le Trayas (Var)*

ARTICLES POUR TOUS SPORTS

ROYAL SPORT

FABRICANTS SPÉCIALISTES

8, RUE MONTYON — IXe Arrt — PARIS

MEILLEUR MARCHÉ DE TOUT PARIS

CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO SUR DEMANDE

OBJETS D'ART · COUPES · MÉDAILLES

INSIGNES

BOUSSARD Fabt

ÉDITEUR des ŒUVRES de HUGUENIN

170, Rue du Temple — **PARIS**

Téléph. : ARCHIVES 37-21

Vous achetez de l'endurance

en acquérant les

Bandes Molletières

"TOUSPORTS"

Fruit de l'expérience de quatre années de guerre

La Bande "TOUSPORTS" est pratique

par son système d'attache *instantané*, robuste, réglable, et ne serrant jamais à l'excès les tendons du jarret, tandis que les courroies, même percées de trous multiples, serrent toujours trop ou pas assez, et que les cordons ordinaires sont disgracieux, se roulant et s'entortillant sur eux-mêmes.

La Bande "TOUSPORTS" ne glisse pas

car son tissu extensible, par sa texture même, faite de nœuds et de vides qui s'emboîtent les uns dans les autres, adhère au mollet dont il épouse les formes, se resserrant ou s'étendant suivant les mouvements des muscles de la jambe.

La Bande "TOUSPORTS" ne comprime pas

car elle est faite d'un tissu à mailles naturellement élastique qui laisse leur jeu aux muscles, leur liberté aux artères.

La Bande "TOUSPORTS" ne s'effrange pas

pas plus que ne peut s'effranger un autre article de bonneterie.

La Bande "TOUSPORTS" lavable, est imperméable

son tissu un peu bourru n'absorbant pas l'eau, tout en pouvant être nettoyé à l'eau et au savon.

La Bande "TOUSPORTS" est élégante

par le grain de son tissu, par le fini de sa fabrication, par l'aspect svelte qu'elle donne à la jambe.

La Bande molletière "TOUSPORTS" est droite

mais elle se courbe à l'usage, prenant naturellement le modelé de la jambe.

La Bande "TOUSPORTS" moule le mollet

car sa souplesse la fait s'adapter à chaque jambe, grosse ou petite, sans faux plis ni disgracieux bourrelets.

On peut dire sans exagération que la Bande molletière "TOUSPORTS" diffère des autres modèles *comme un costume sur mesure se distingue d'un vêtement tout fait.*

Vous la trouverez dans tous les magasins bien assortis, en toutes nuances et tailles courantes, à partir de 9 fr. 90. A défaut, indiquez sur mandat-carte adressé au fabricant, G. A. CHOMIER, Saint-Étienne (Loire), la teinte désirée, et vous recevrez franco par retour la paire commandée.

UNIVERSITÉS DE PARIS
B.D.I.C.

LA RENOMMÉE DU "MOTEUR BALLOT" EST MONDIALE

Le Gérant : Unal Serres.

Imprimerie de Vaugirard, H.-L. Motti, directeur, 12-13, Impasse Ronsin. Paris.